

But CLUB

**LE
MIROIR
DES SPORTS**

PRESENTE

28 JUIN 1951

Le TOUR de FRANCE 51

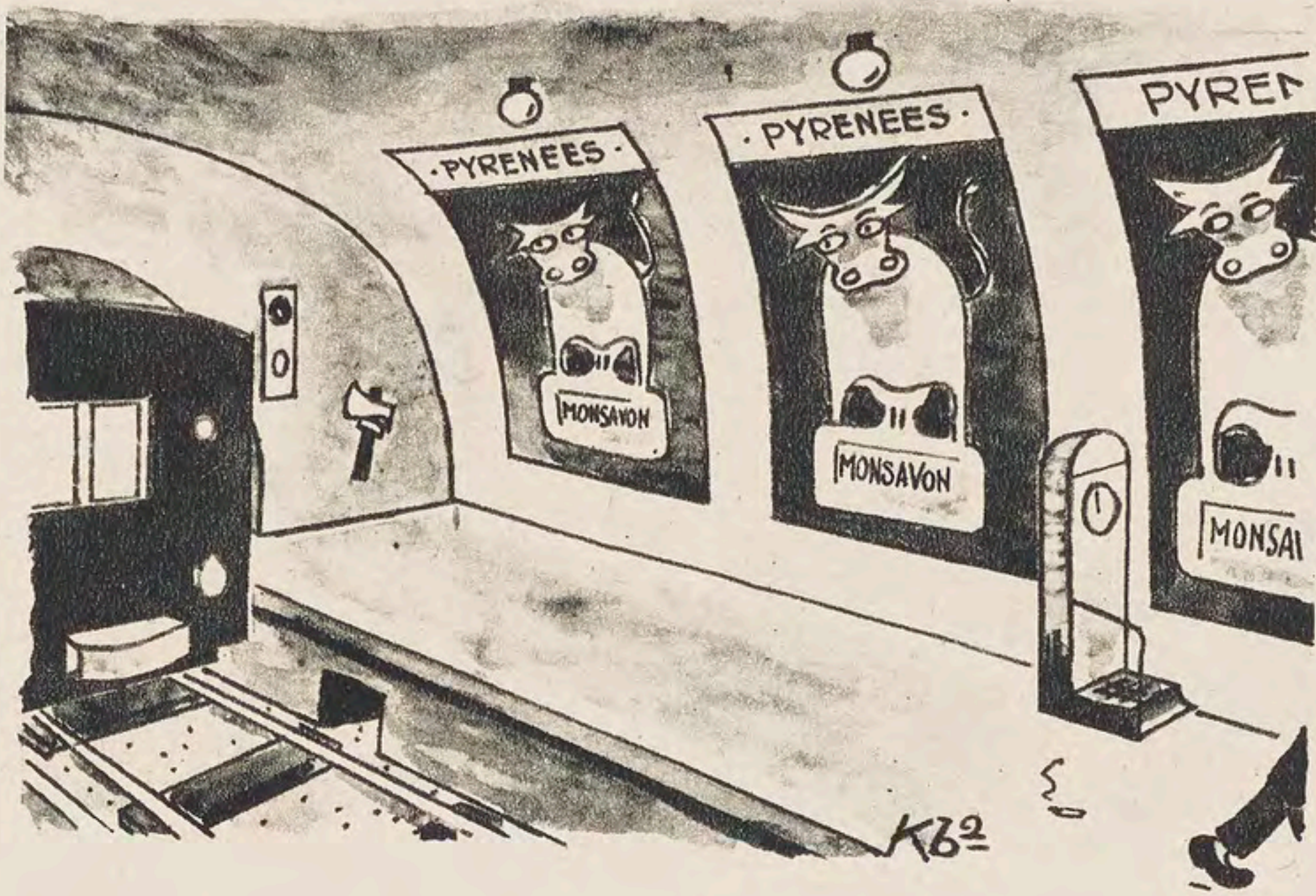
Dans ce N° :

Des articles de :
Gaston BÉNAC
Victor BREYER
Félix LEVITAN
Directeur adjoint du Tour
Max FAVALELLI
René MELIX
René DE LATOUR
du commissaire général
adjoint du Tour
Elie WERMELINGER
des anciens spécialistes
du Tour
Eug. CHRISTOPHE
et
André LEDUCQ
Des dessins de
Paul ORDNER

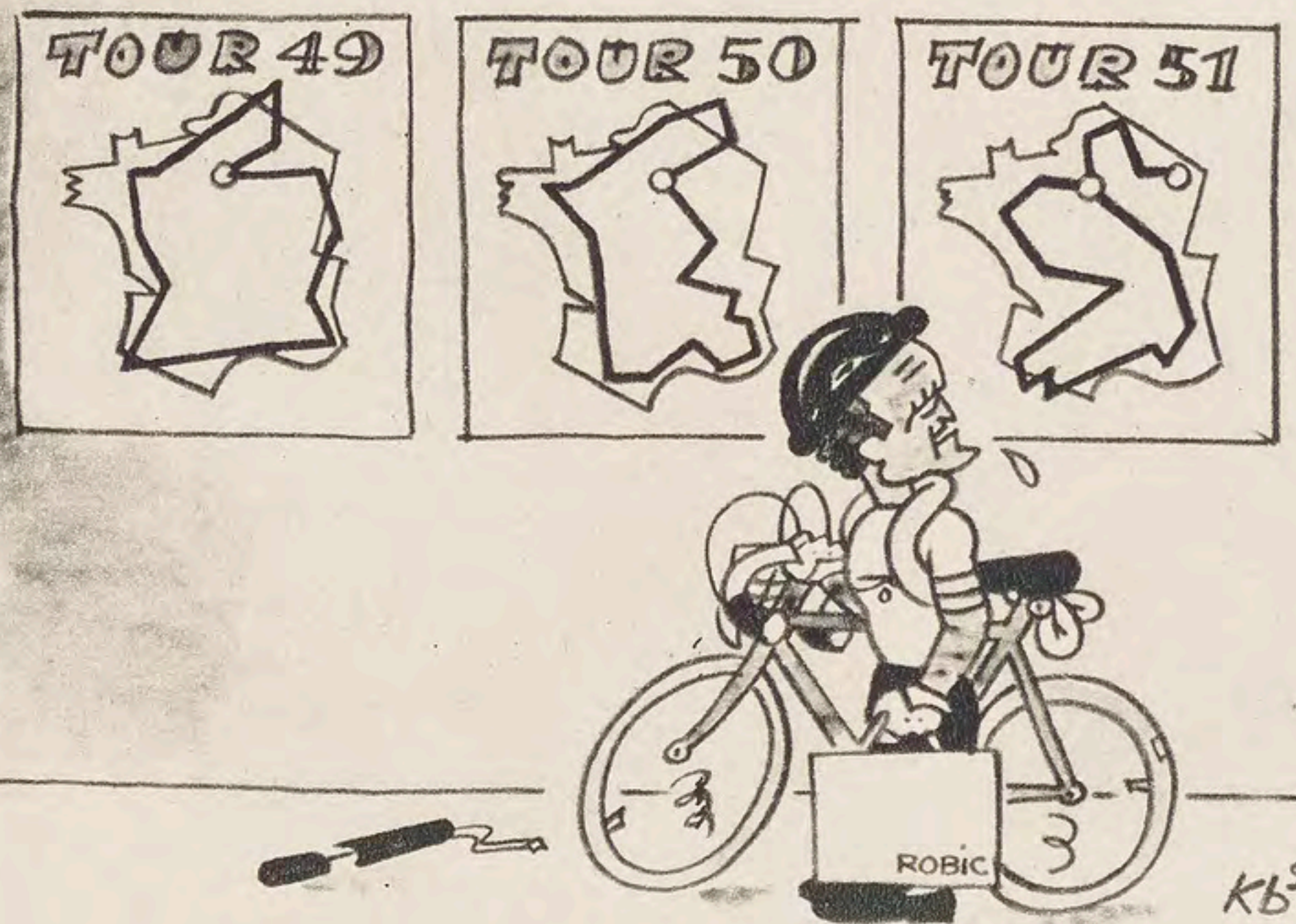
EDITION SPECIALE

**50
FRANCS**

Suisse : 1 fr.
Belgique : 10 fr.



— Tout le monde ne peut pas regarder passer le Tour de France !



— Plus ça va, moins ça tourne rond !

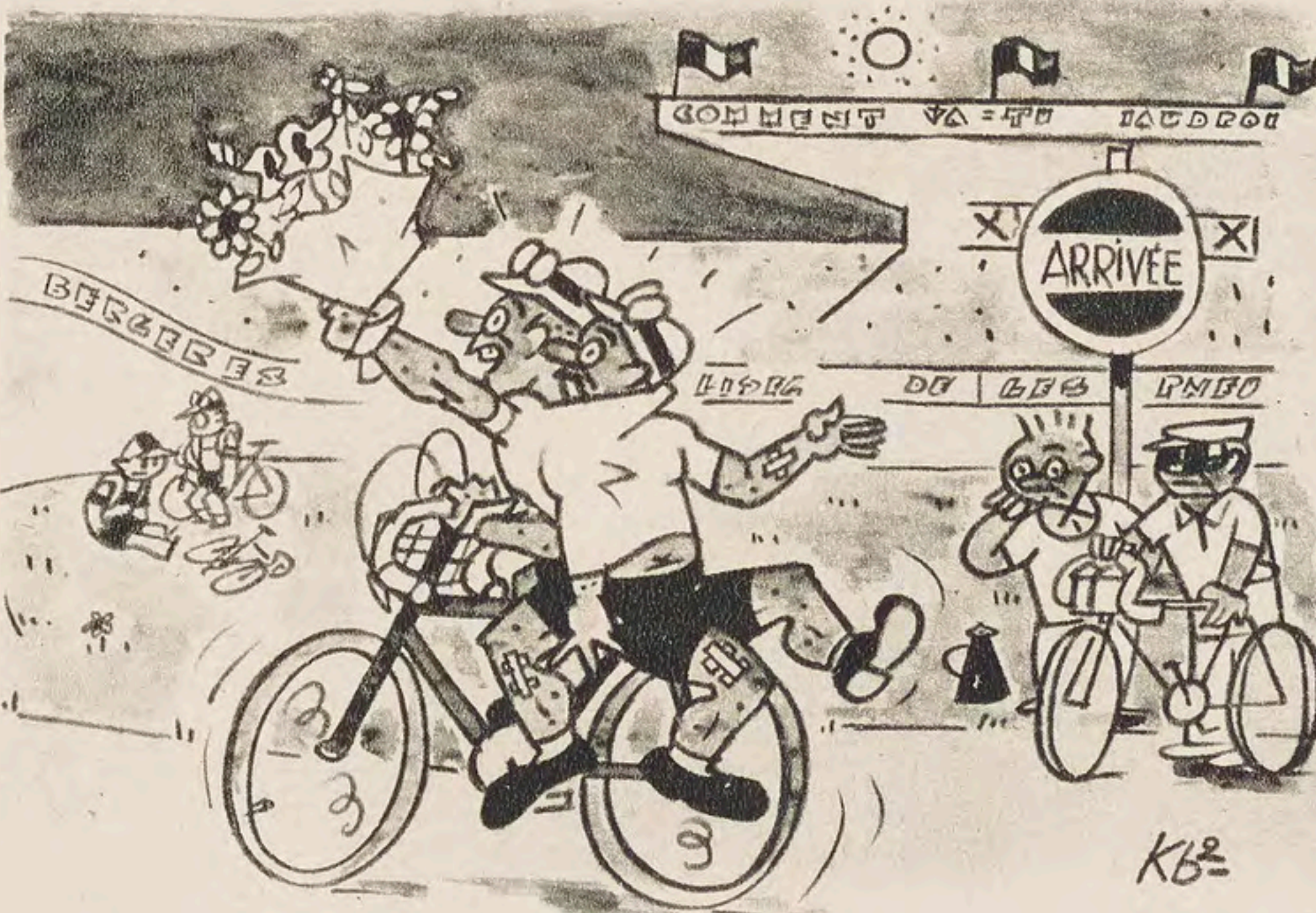


— C'que t'es aux petits soins pour le matériel !

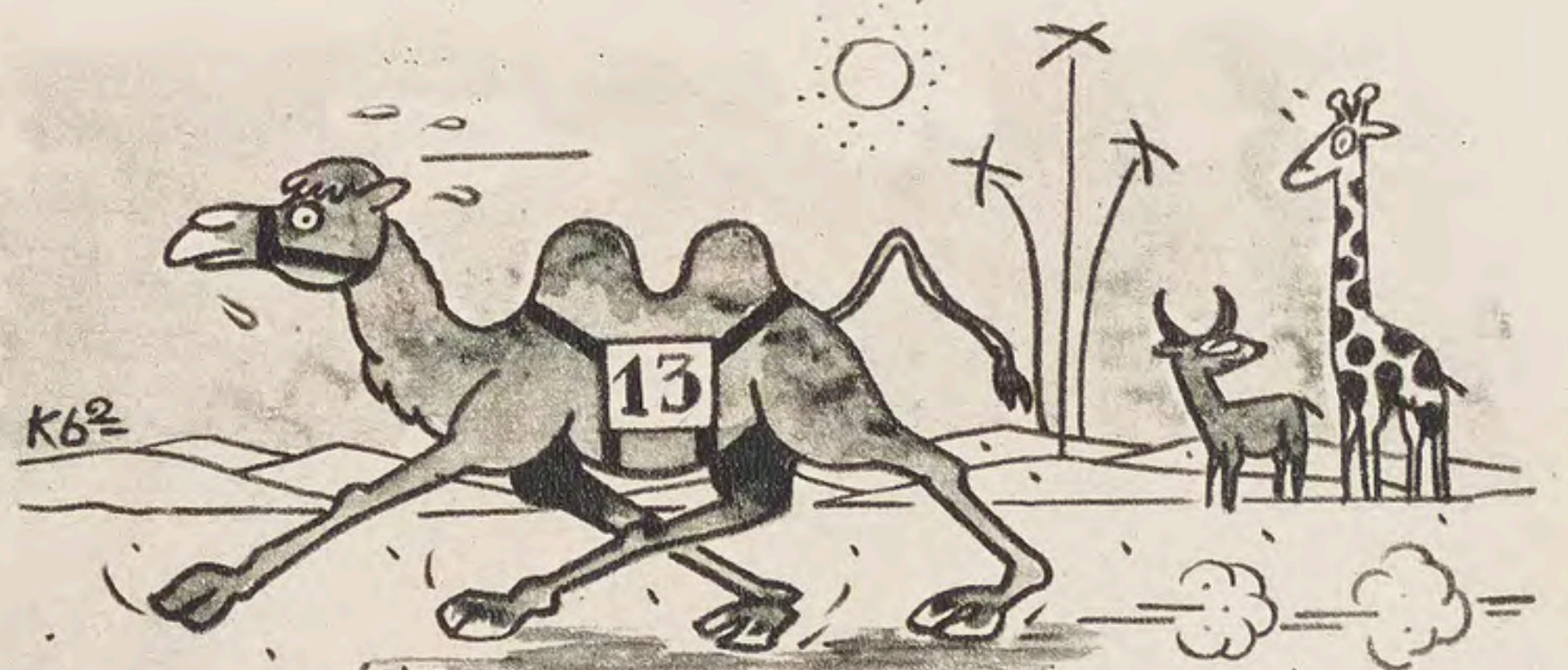
LE TOUR
a inspiré
KB²



— Les plus à plaindre sont ceux qui restent...



— D'accord, t'as le maillot jaune, mais laisse-moi le temps de l'enlever !



— Il s'entraîne sérieusement en vue de sa sélection dans la caravane.

Le plan hôtelier

SOUCI N°1

de l'ambassadeur itinérant du Tour

UN ARTICLE
EXCLUSIF DE

ELIE WERMELINGER

Commissaire général
adjoint du Tour

PLUSIEURS millions de sportifs, de toutes nationalités, se passionnent, chaque année, pour le Tour de France. Mais lorsqu'ils voient, sagement rangés sur le bord de la route, les coureurs et la caravane suivie fuir dans un nuage de poussière, imaginent-ils, un instant, la somme énorme de travail que représente la mise en place de l'épreuve monstre de juillet ? Dans le passé, nous avons dévoilé à nos lecteurs ce qu'était le rôle du Comité d'Organisation qui, plusieurs mois à l'avance, se penche méticuleusement sur tous les problèmes posés et y apporte la solution désirable. Aujourd'hui, nous leur présentons un nouvel aspect du côté technique du Tour : le rôle joué par Elie Wermelinger, son ambassadeur itinérant. En lisant ces lignes, écrites d'une plume alerte, ils comprendront mieux pourquoi le Tour de France est une merveilleuse machine, bien construite, qui ne réserve pas seulement ses difficultés aux coureurs.

UN Tour chasse l'autre et les champions célébrant le vainqueur de l'année sont à peine éteints que déjà Jacques Goddet, rentré de courtes mais studieuses vacances, dépose sur la table du comité d'organisation le projet du Tour suivant.

Celui de 1951, trente-huitième du nom, organisé par le « Parisien libéré » et « l'Equipe », a fait se pâmer d'aise Félix Lévitane, amoureux du « neuf et du raisonnable », car le nouveau-né vous avait une fière allure de « petit sans-culotte », avec son départ hors de Paris, ses étapes raccourcies, son incursion dans le Massif Central, et ses habituelles étapes alpestres, aggravées du Ventoux.

Et chacun de s'empresse autour du benjamin, et de s'employer au mieux, dans sa spécialité, pour l'aider à faire ses dents : Charles Joly pour le vêtir d'un beau règlement sur mesures, Jean Garnault pour lui « peaufiner » sa mécanique, le colonel Beaupuis pour le doter d'un budget minuté et calibré comme un exercice de Joinville, et Robert Letorey pour lui procurer ses grands jouets, que seront les véhicules de la caravane publicitaire. Puis, les villes-étapes étant choisies, parmi une foule de candidates, Jean Garnault et le colonel se penchent sur l'itinéraire ; sachez que pour le premier une étape où « y a d'la bosse » signifie une étape moyennement accidentée, et que pour devenir « chouette » elle devra correspondre à des parcours nantis de quatre chevrons sur le « Guide Michelin ».

Le commissaire général adjoint que je suis, participe à ces exercices variés en chambre, enregistrant, notant, absorbant, digérant, toutes sortes de recommandations, de modifications, d'innovations et d'instructions.

n'est-ce pas ? ». « Passera, passera-t-il pas ? » diront les Normands, tandis que les Angevins, verre de Layon en main, à moins que ce ne soit de pétillant Saumur, boiront à la « Grande Boucle ».

De Limoges à Marseille nous nous verrons mué de Tour de « Franche » en Tour de « Frince », pour devenir dans les Alpes l'hirondelle annonciatrice de la fin du grand silence blanc de l'hiver. Perdus dans la neige, les rudes montagnards de Saint-Paul-d'Ubaye, de Vars ou d'Arvieux, l'accueilleront par un « Déjà lui ! » qui pourrait bien signifier : « Enfin lui ! » ; car ils savent que bientôt la montagne va revivre, les sources rejaillir et que le jour du Tour on affichera complet au pied des cols.

« Mais, c'est le Tour de France », articuleront les Suisses si lentement et si posément qu'on a presque le temps de faire le tour du lac entre le début et la fin de la phrase... Et les « titis » de la capitale l'accueilleront en fin de périple par un « Tur » à l'accent parisien.

Le Tour... avec lui notre vaillante Dyna Panhard voit s'ouvrir devant elle toutes les routes, toutes les frontières, saluée au passage des mêmes gestes amicaux, car elle porte sur son toit, mieux que des valises, quelque chose de lourd et de plus léger à la fois, lourd par les responsabilités engendrées, léger par l'auréole conférée : la grande ombre d'Henri Desgrange, planant sur les effigies étroitement mêlées des Faber, Lapize, Pélissier, Leducq, etc.

UNE SEULE MAIRIE FERMÉE

LE voyage d'organisation du Tour comprend deux parties bien distinctes : 1° L'itinéraire proprement dit ; 2° L'organisation dans les villes-étapes.

La reconnaissance de l'itinéraire, c'est l'étude de la route, celle-là même, qui a été choisie sur la carte, la vérification de l'état de son sol, de son tracé, de ses incidents. Chaque fourche, chaque embranchement entraînera un court arrêt, le temps de noter la route à barrer et celle à flécher, indications qui, portées sur le compte rendu d'itinéraire seront reprises par Charles Joly, et adressées sous forme de consigne aux cinq cents sportifs, qui jalonnent l'itinéraire.

Mais c'est aussi une visite aux maires des villes et villages traversées, à qui une demande de rendez-vous a été adressée, pour une date et heure précises, avant le départ de Paris.

Monsieur le Maire,

En plein voyage d'organisation du Tour de France, je passerai dans votre localité le vers..... Je me présenterai à la mairie où je désirerais que vous me

Elie Wermelinger : un ancien saharien qui aimait la course à pied avant de s'intéresser au vélo.



Né le 6 mars 1906 à Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or). Marié, 2 enfants : Jean-Michel, 10 ans ; Jacqueline, 7 ans.

LICENCE en droit. Certifié en lettres (histoire-géographie). Sorti major de la promotion réserve Saint-Cyr 1930 — affecté au 21^e régiment d'Infanterie coloniale, est resté dans l'armée, gagné par le virus saharien. A servi en A.O.F., au Soudan et au Sahara (Groupe nomade du Hodh). A été planteur de bananes en Côte-d'Ivoire et secrétaire général des Casinos de Biarritz, de Pau et d'Hossegor. Chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire et pour faits de résistance.

Ex-champion de 100 et 200 mètres des Ligues de Seine et Yonne et Bourgogne, plusieurs fois finaliste du Championnat de France Universitaire.

Et, lorsque au début de février, époque des grandes migrations, sonne l'heure du grand « razzi » d'hiver, pour le groupe nommé du Tour, c'est pourvu d'un beau jeu de construction aux pièces préfabriquées, que nous prenons la route.

Nous ? C'est « Il » qu'il faudrait dire. Il, c'est simplement le Tour. Le Tour, mot magique, connu de tous, que nous allons entendre répéter des milliers de fois, durant les trois mois et demi que durera le voyage d'inauguration : prononcé par la voix traînante des paysans lorrains, ou par celle plus chantante de nos amis belges : « Sais-tu, le Tour, c'est quelque chose,

ELIE WERMELINGER : « Un véritable "rallye-Mairies" dont l'horaire est respecté. »

receviez pendant dix minutes (je ne peux en effet disposer de plus de quinze minutes d'arrêt dans chaque localité importante).

Si vous pouviez y convoquer quelques personnalités sportives, nous pourrions régler rapidement les questions importantes en cas de passage du Tour de France dans votre ville, et qui vous ont été soumises il y a quelques semaines par une lettre du commissaire général R. Beaupuis.

Avec mes remerciements...

Véritable rallye-mairies, dont l'horaire fixé sera rigoureusement respecté sur la route.

Lundi 19 février, Paris-Caen, 200 kilomètres.

Chambourcy, 10 heures.

Ecquevilly, 10 h. 18.

Flins, 10 h. 32.

Aubergenville, 10 h. 46.

Epône-Mézières, 11 heures.

Mantes 11 h. 15.

... Et Francis Péliissier peut témoigner que nous étions à l'heure dans cette dernière ville, de même qu'en pourrait témoigner le maire de Segré qui nous a reçus à 16 h. 15, le mardi 27 février; celui de Remoulins, dans le Gard, le 11 avril, à 14 h. 40; celui de Sisteron, à 14 h. 40, le 20 avril; celui de Choisy-le-Roi, le 10 mai, à 16 heures.

Plus de mille maires visités dans ces conditions, mille maires avec qui ont été réglées dans le temps imparti les questions soulevées par le passage du Tour : itinéraire, organisation du service d'ordre et subventions. Mille mai-

ries aux aspects divers, allant des imposants hôtels de ville des grandes cités, aux discrètes petites mairies de village que rien ne distingue des autres maisons, si ce n'est le mot « Mairie » peint en noir sur le pignon au-dessus de la porte, mairies à beffroi, mairies à clochetons... Mille maires, ou représentants aux figures diverses : maires bourgeois, replets, siégeant dans de cossus cabinets, maires commerçants ou ouvriers, en blouse ou en cote bleue, ayant, pour un instant, abandonné l'établi ou la boutique afin d'accueillir le Tour, conseils municipaux, réunis en entier pour la circonstance, maires, adjoints entourés de sportifs locaux, voire accorte mairesse, comme à l'Isle-sur-Sorgue. Je n'ai trouvé porte close cette année que dans une seule mairie, et sur la porte, écrit d'une main malhabile, l'avis suivant : « Par ordre du maire, il est défendu de jouer au ballon sur la place de la Mairie. »

Je n'ai pas jugé utile d'insister...

Partout le passage est rapide, mais je sais que nous laissons derrière nous une bombe à retardement et que dès que notre voiture aura disparu au tournant de la rue, le Tour deviendra le principal sujet de conversation au café du Commerce, que des comités d'organisation se créeront, et que, déjà, les appétits se dévoileront autour de l'attribution des brassards...

LES ORGANISATEURS LOCAUX

L'ORGANISATION dans les villes-étapes fait également l'objet, avant le départ de Paris, d'une prise de contact très étroite avec les organisateurs locaux, et le comité formé par ces derniers, convoqués en réunion générale, le jour même de mon arrivée, renforcés des fonctionnaires représentant les services intéressés : gendarmerie, commissariat de police, P.T.T. et Ponts et chaussées.

Au cours de cette réunion, le mécanisme est démonté pièce par pièce, sa complexité étalée, et c'est mi-émerveillés, mi-effrayés que la plupart des auditeurs regagnent leur domicile, abandonnant à mes côtés les quatre ou cinq personnes avec qui je vais travailler sur « le terrain ».

L'organisation de l'étape comporte trois phases qui sont presque toujours autant de petites batailles à livrer :

- 1° L'organisation de l'arrivée et du départ sur le plan technique ;
- 2° La mise en place des services du Tour, pour le séjour dans la ville-étape ;
- 3° La mise sur pied du plan hôtelier.

... Petites batailles qu'il faut livrer sur différents plans, soit pour freiner l'enthousiasme de sportifs sacrifiant par-

fois le sport pur, aux amitiés locales, génératrices de slalom ou balades dans les rues des villes, soit pour réveiller la sportivité ou simplement le sens commercial d'hôteliers qui accepteraient volontiers et d'enthousiasme le passage du Tour, à condition qu'il aille se loger à la caserne...

L'organisation de l'arrivée elle-même exige tout d'abord la recherche d'un emplacement adéquat, car il n'existe pas partout de vélodrome possédant les aménagements et surtout les voies d'accès permettant à une épreuve de l'importance du Tour de France d'y trouver la possibilité d'un point de chute : l'arrivée se fera tantôt sur route, tantôt sur un stade, tantôt en ligne droite, tantôt en circuit, chaque genre exigeant évidemment des dispositions spéciales. La détermination de la ligne d'arrivée, celle des installations (mirador et paddock divers), l'emplacement des cabines téléphoniques, l'arrivée des câbles pour la radio, le choix de l'itinéraire d'évacuation, font l'objet d'une étude approfondie sur le terrain, étude menée de concert avec les responsables de l'organisation locale, et en particulier avec l'architecte de la ville.

La mise en place de la signalisation, cette signalisation-standard qui fait la régularité des arrivées du Tour est particulièrement soignée et précisée. Ainsi à Clermont-Ferrand la pancarte : « Attention, voitures officielles, dérivation 1 kilomètre », sera placée rue E.-Chabrier contre le premier arbre à droite, tandis qu'à Limoges le même panneau sera fixé sur le premier arbre après le pont sur l'Aurence...

Puis c'est l'installation du P.C. du Tour, la recherche d'une permanence, « claire, spacieuse et centrale », disent les instructions, celle du garage, ou sera effectuée la réparation des bicyclettes, la courte visite au pâtissier qui sera chargé de préparer gâteaux et tartellettes, destinés à garnir les musettes du départ, au garagiste chargé de maintenir une permanence de nuit, pour la réparation des véhicules de la caravane ; la longue conférence aux P.T.T. pour l'installation des vingt lignes téléphoniques de la salle de presse et celle des bélinos et des taxateurs de la brigade de presse, et aussi, alors, les visites protocolaires au préfet, sous-préfet, maire, ingénieur des Ponts et chaussées, colonel de gendarmerie, etc. Il restera pour terminer l'organisation technique à fixer l'emplacement du départ, et l'itinéraire qui y conduira le Tour. Ouf ! pensez-vous, voilà du temps bien employé, et maintenant on va pouvoir souffler, flâner à la terrasse des cafés, ou visiter les curiosités locales. Ouais ! Tout ce qui précède n'est que hors-d'œuvre, amuse-gueule dirait-on dans ma Bourgogne natale, et broutilles, à côté de la tâche qui nous attend, avec la mise sur pied du plan hôtelier.

PROBLÈME ARDU : LE LOGEMENT

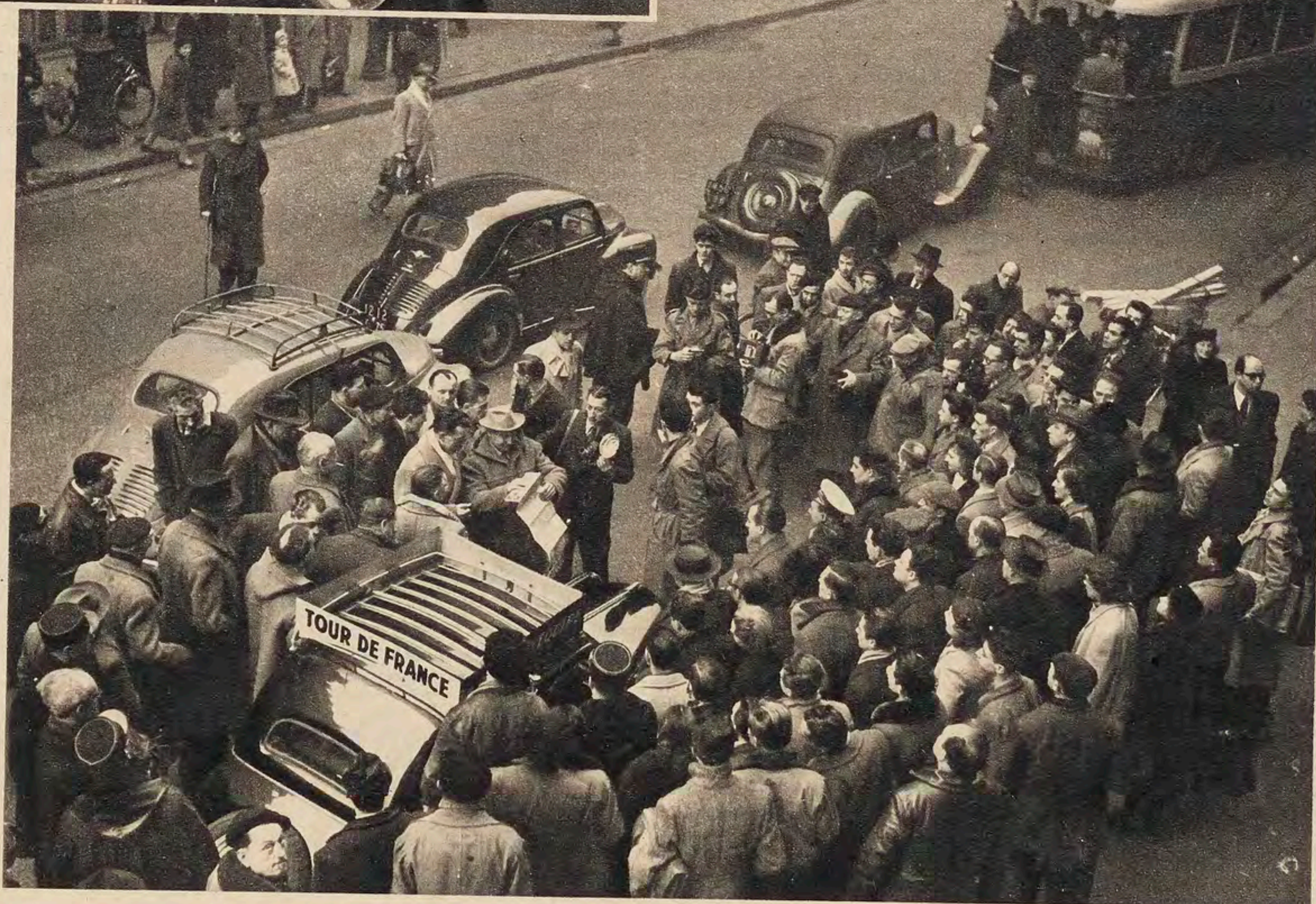
ON peut toujours trouver un lieu d'arrivée, une permanence ou un garage, mais on ne peut créer de chambres d'hôtel là où elles n'existent pas... Et s'il est facile de convaincre un sportif qu'une arrivée en ligne droite sur route est souvent préférable à une arrivée sur piste en cendrée, il est beaucoup moins facile de convaincre un hôtelier, souvent bourré de préventions, que les coureurs ne passent pas la nuit à démonter leur vélo en pièces détachées pour en essuyer le cambouis avec les rideaux des chambres, et même plus simplement ne se font pas masser sur les lits, mais sur des tables de massage de l'organisation. Difficile... mais non ! Il n'y a rien de difficile, et amitiés, interventions, et diplomatie aidant, tout finit par s'arranger. On remplacera les chambres d'hôtel manquantes par des chambres mises à la disposition du Tour par des particuliers, par les chambres privées et les confortables boxes pourvus de tout le confort moderne des lycées et des collèges ; on ira peut-être chercher des chambres à 25 ou 30 kilomètres à la ronde, mais finalement le Tour sera logé, tant bien que mal.

Seront logés par priorité dans la ville-étape, les acteurs, c'est-à-dire les coureurs, les services qui leur sont rattachés, et l'état-major, ainsi qu'une partie de la grande presse étrangère... envers qui la courtoisie doit jouer ; quant au reste de la caravane, hélas ! il devra souvent aller giter assez loin, mais trouvera en compensation des kilomètres parcourus, des oasis de verdure ou des centres gastronomiques, secrets de notre « douce France ».

LE CARNET DE ROUTE 1951

POUR illustrer et faire oublier le long préambule, ouvrons le journal de route du voyage d'organisation du Tour 1951.

SUITE PAGE 4



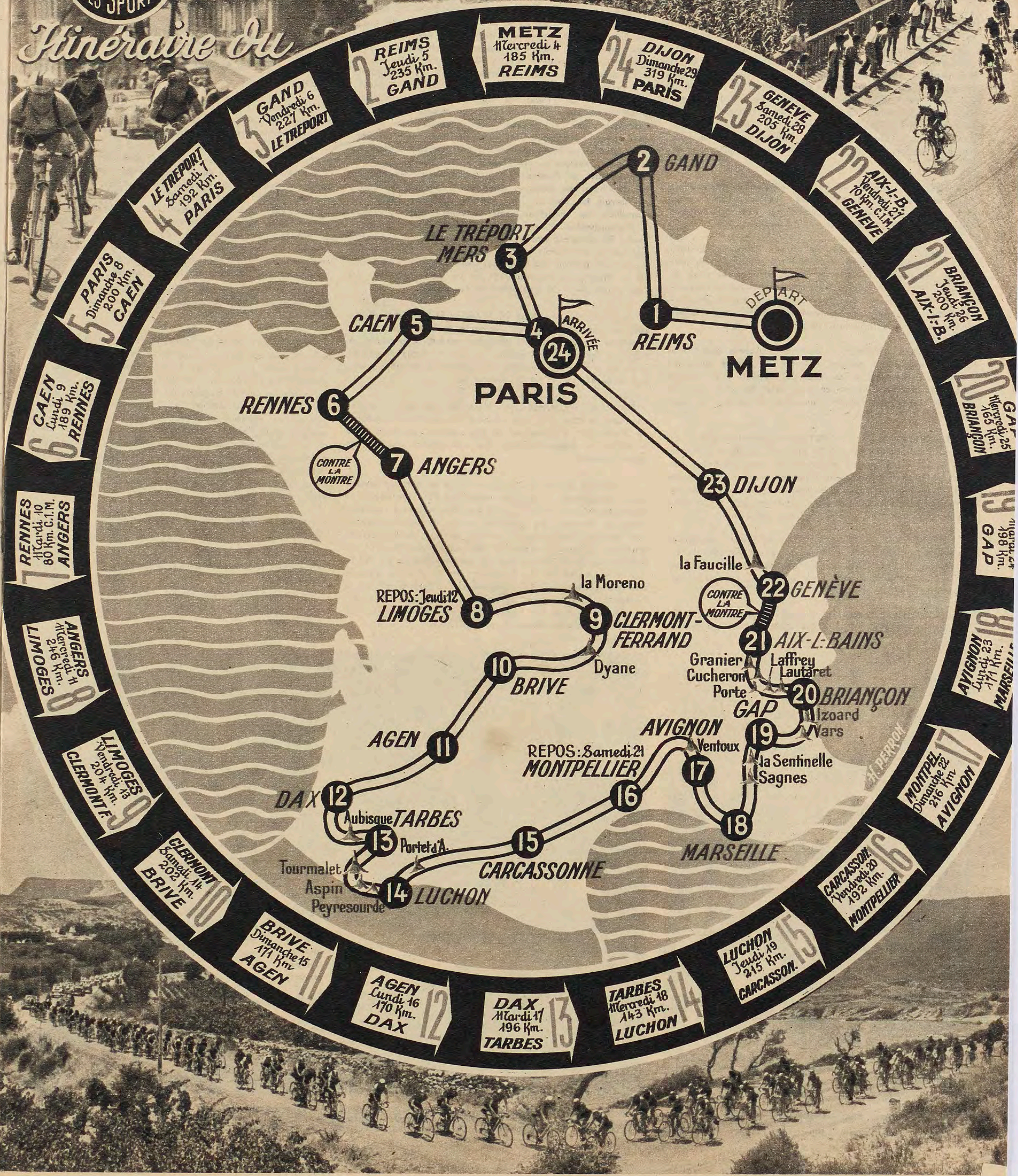
LE 1^{er} FEVRIER DERNIER, A 10 H. 30, AVANT DE DONNER, DEVANT « LE PARISIEN LIBERE », LE DEPART OFFICIEL AU COMMISSAIRE-ADJOINT DU TOUR, NOTRE AMI ELIE WERMELINGER, LOUISON BOBET PRENAIT CONNAISSANCE (EN HAUT, A G.) DE L'ITINERAIRE 1951. DE NOMBREUX SPORTIFS ASSISTAIENT AUX OPERATIONS LES TOUTES PREMIERES DE LA GRANDE COMPETITION INTERNATIONALE.

But CLUB

LE MIROIR
DES SPORTS

TOUR DE FRANCE 51

Itinéraire du



ELIE WERMELINGER : « Voici mon journal de route du voyage d'organisation 51. »

SUITE DE LA PAGE 2

1^{er} FEVRIER : DEPART DE PARIS. — Donné à 10 h. 30 par Louison Bobet, devant le « Parisien libéré ». Dernières poignées de main, dernières recommandations, et le cap est mis sur Metz, ville-départ du Tour 1951. L'équipage : composé de moi-même et de Renard, mon nouvel adjoint. Ce dernier qui est masseur de profession, pardon, kiné-thérapeute, a abandonné sa clientèle de Ville-d'Avray pour courir l'aventure à mes côtés. C'est un mordu du vélo : 27 Tours de France, dont le premier en 1911, comme coureur indépendant. Les vingt-six autres comme soigneur, manager, voire même une année comme directeur technique de l'équipe de France. A ses côtés je vais vivre deux Tours de France, celui de 1951 et rétrospectivement celui de 1911.

3 FEVRIER : METZ. — Le plan hôtelier de Metz avait été basé sur le Grand-Hôtel, l'hôtel Royal devant être vendu à un groupe sidérurgique. Catastrophe, c'est le contraire qui s'est produit ; cent fois sur le métier...

9 FEVRIER. — Au cours de l'étape Reims-Gand, dans un petit village du Nord, un maire me présente trois personnes, qui sont les généreux donateurs d'une somme de 1.500 francs (500 francs chacun). Ils sont venus s'inquiéter sur le sort que subira leur obole, au cas où les événements internationaux évolueraient... Avec cette histoire de Corée on ne sait jamais. Ils partent rassurés.

10 FEVRIER : REIMS. — Notre organisateur local, l'ami Daugé vient d'être nommé membre du comité directeur de la F.F.C. Le nombre des coups de chapeau, à son égard, a considérablement augmenté mais celui des chambres est resté le même, et Renard commence à gémir : « Quel métier !... »

13 FEVRIER : LE TREPORT-MERS-LES-BAINS. — La falaise s'est éboulée et a failli ensevelir la ligne d'arrivée. On déblaiera. Le conseil municipal de Mers-les-Bains menace de se retirer du comité d'organisation si l'on n'ajoute pas « les-Bains » à Mers. Ils auront satisfaction... La caravane logera sur toute la côte. Espérons que les suiveurs ne se plaindront pas d'être envoyés au bain.

15 FEVRIER : CAEN. — Le Tour de France inaugurera un nouveau boulevard, et marquera une date dans la résurrection de l'hôtellerie, encore que beaucoup de suiveurs doivent aller villégiaturer, pour une nuit, sur les plages environnantes. Les veinards...

23 FEVRIER, 27 FEVRIER, 3 MARS, 8 MARS : RENNES, ANGERS, LIMOGES, CLERMONT-FERRAND. — Organi-

sation facile sur le plan technique, car entre les mains de sportifs rompus aux grandes épreuves. Mais le problème du logement continue à être du genre casse-tête chinois.

12 MARS : BRIVE. — Une belle histoire dont le titre n'aurait pas été désavoué par La Fontaine : « Le Renard, la Souris et le Paumelier. » Il s'agit d'un épisode qui a fait rire aux éclats, pendant deux jours, tous les joyeux lurons de Brive : Renard et Souris, le pittoresque correspondant de « l'Equipe », ayant demandé une voiture à la mairie pour commencer la prospection des hôtels (j'étais parti en reconnaissance dans la région de Bort-les-Orgues), virent arriver à l'hôtel de Bordeaux, une magnifique 15 CV flamboyante neuve, pilotée par un chauffeur en livrée. Convaincus que cet honneur était pour eux, ils prirent place dans le véhicule et commencèrent leur tournée, allant d'hôtel en hôtel, de pension en pension, de taverne en taverne, invitant le chauffeur à vider avec eux « moult pots d'amitié ». Pendant ce temps, dans un fauteuil du hall de l'hôtel un voyageur attendait vainement la voiture que devait lui envoyer une relation d'affaires, industriel paumelier. Le chauffeur était convaincu qu'il s'agissait de l'organisation d'un congrès régional de la paumellerie... Et ce n'est que vers midi et demi qu'il s'inquiéta pour savoir s'il devait rentrer déjeuner à l'usine. Tête de Souris et fureur du paumelier qui avait déjà lancé la police sur les traces des ravisseurs de sa voiture. Moralité : Le Tour a fait sortir un paumelier de ses gonds.

16 MARS, 20 MARS et 24 MARS : AGEN, DAX, TARBES. — L'enthousiasme va croissant, mais le nombre des chambres n'augmente pas dans les mêmes proportions. A Agen, on ira à l'école normale, à Dax, au lycée de jeunes filles, et à Tarbes, chez les très sportifs hôteliers de Bagnères-de-Bigorre. Tout le monde sera logé.

30 MARS : LUCHON. — Ville habituée du Tour. Les amateurs de cure d'air que n'aurait pas comblés l'ascension du Tourmalet, d'Aspin ou de Peyresourde, pourront aller se nicher à Super-Bagnères. La crémaillère assurera un service spécial.

3 AVRIL : CARCASSONNE. — Le plan hôtelier devient du « hard labour ». La personnalité de Paul Barrière et le dévouement de M. Auriol, président des hôteliers, permettront de résoudre la question, sous réserve, cependant que certains caravaniers y aillent de leur petite retraite d'un soir au grand séminaire. On louera des draps à un blanchisseur et le colonel Joubert, commandant le 24^e R.I.C. (un vieux camarade du Soudan), mettra à notre disposition les couvertures de l'Intendance. L'état-major ira à l'hôtel de la Cité, mais demande qu'il n'y ait pas d'embranchement, comme en 1947, où il fut enfumé dans ses chambres, comme blaireaux en terriers.

11 AVRIL : AVIGNON. — Re-catastrophe. L'ami Nitard, secrétaire du comité d'organisation, accaparé par le rugby à XIII, a complètement oublié le Tour... Cet oubli sera vite réparé sur le plan technique, mais les hôteliers ont déjà loué leurs chambres et sont, d'autre part, très mal disposés à notre égard, ayant accordé crédit à de faux renseignements. Va-t-il falloir changer de ville-étape ? Non, car sur ma demande, l'énergique maire, M. Hermitte, réunit les hôteliers dans son cabinet, on s'explique, on s'embrasse et... je finis par obtenir plus de chambres que je n'en demandais. J'ai failli aller danser la gigue sur le pont d'Avignon...

15 AVRIL : MARSEILLE. — Je suis littéralement harcelé de coups de téléphone d'hôteliers qui me proposent des chambres... Vraiment le logement manque d'unité.

20 AVRIL : GAP. — Le plus grand hôtel de Gap, l'hôtel Lombard, havre des Tours de France passés, a supprimé la moitié de sa capacité hôtelière, et transporté le matériel au nouvel hôtel du col de Vars, dont la direction est la même. Très sportivement, M. Lombard mettra les pièces vides à notre disposition, sous réserve qu'on y apporte le matériel. La literie sera fournie par l'hôpital et la caserne, les draps seront loués à Marseille, et des ouvriers embrancheront des lavabos et rétabliront la lumière. Le Tour appartient aux hommes de bonne volonté.

Prêchant l'exemple, M. Jacques Goddet a demandé à être logé, à cette occasion, dans l'une des chambres reconstituées.

10 MAI, 17 HEURES : PARIS. — Comme prévu, je rencontre le colonel Beaupuis, et la mission est accomplie. « Quel métier ! » dira une dernière fois Renard. Oui, quel métier ! mais aussi que de souvenirs, quel feu d'artifice de paysages aussi magnifiques les uns que les autres, depuis le camaïeu discret de l'imagerie lorraine, jusqu'à l'abondante moisson des images grandioses de la haute montagne et l'impressionnante inaccessibilité des cimes glacées, en passant par l'éveil du printemps dans la vallée du Double Argent, au milieu d'une montagne noire, toute fardée du blanc et du rose des arbres fruitiers en fleurs. Mais revenons sur terre, pour en terminer avec le dernier plan hôtelier du Tour 1951.

DIJON. — Hôtel Central, rue du Château. Téléphone : 22-45.

— Une grande équipe.
— Deux chambres à un lit, avec bain, et treize chambres à un lit...
Et dire qu'avant mon départ, tout le monde m'a dit : « Veinard, quel beau voyage... »
Tu parles !



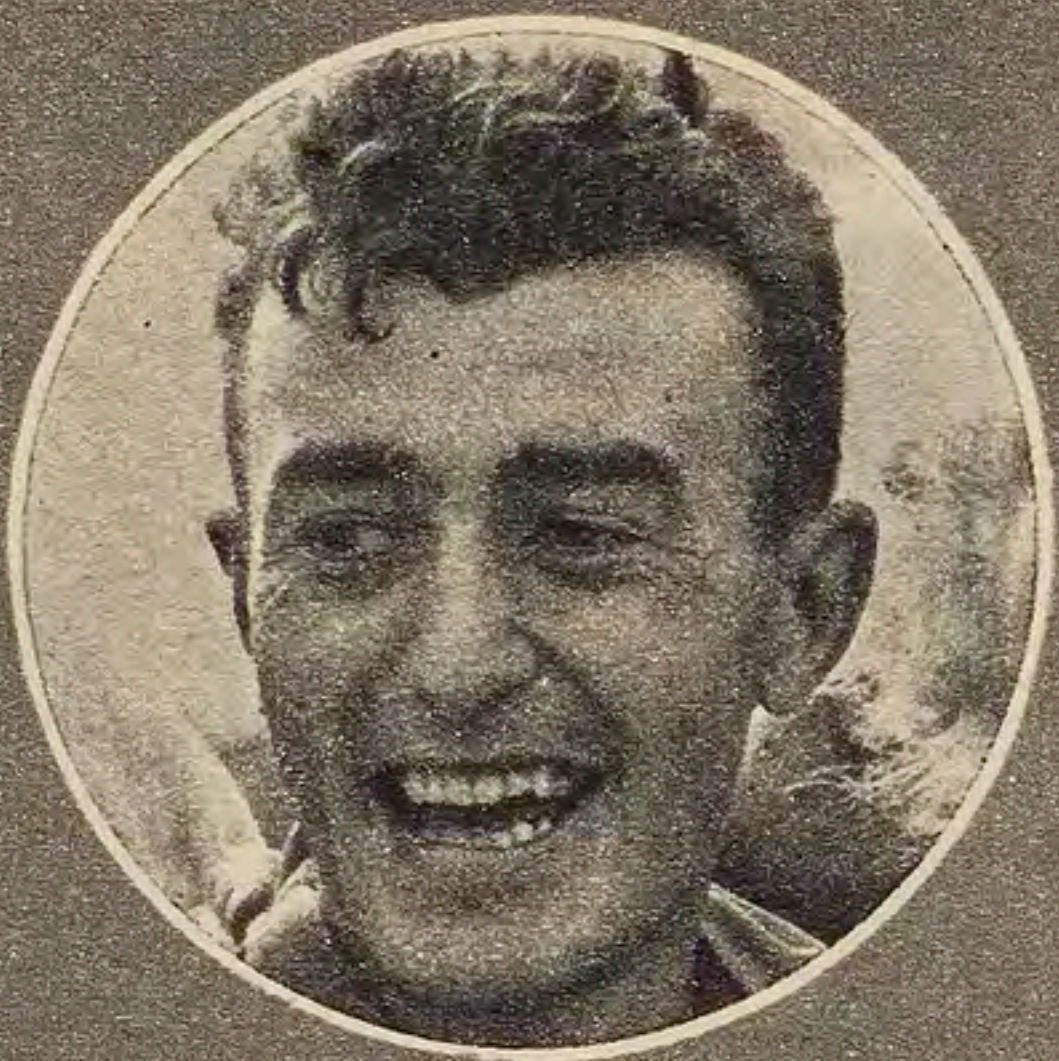
A GENEVE, SUR LES BORDS ENSOLEILLÉS DU LAC, E. WERMELINGER (AU CENTRE) ET RENARD (A DR.) CONFÈRENT AVEC LES ORGANISATEURS LOCAUX SUR L'EMPLACEMENT D'UN DEPART.



DANS LES SALLES DE DELIBERATIONS DES MAIRIES SE TIENNENT LES REUNIONS DU COMITE D'ORGANISATION LOCAL, CHARGE ET RESPONSABLE DE LA MISE EN PLACE DES SERVICES TECHNIQUES. CI-DESSUS : A DIJON, E. WERMELINGER (2^e A DR.) EXPOSE AVEC PRECISION SON PLAN AUX NOTABILITES DE LA VILLE QUI, LE COMMISSAIRE GENERAL ADJOINT PARTI, CONDUIRONT LES OPERATIONS.



FAUSTO COPPI



LOUISON BOBET



JACQUES MARINELLI



FERDI KUBLER



RAPHAEL GEMINIANI



HUGO KOBLET



STAN OCKERS



EDOUARD FACHLEITNER



RAYMOND IMPANIS



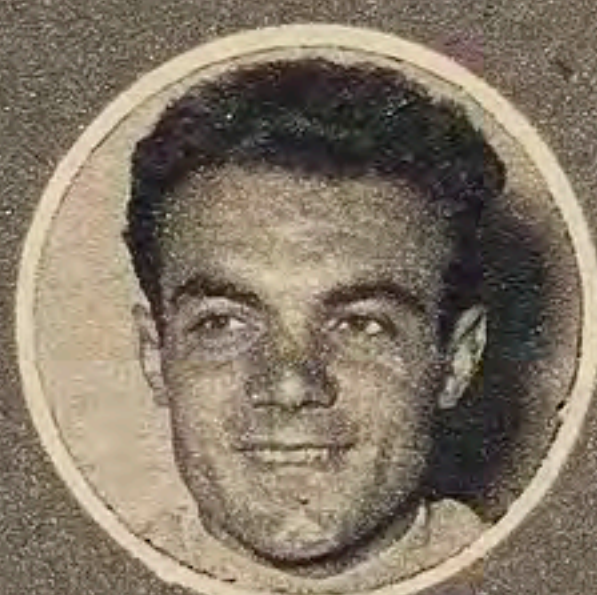
WONT WAGTMANS



ROGER DECOCK



JOSE SERRA



ATTILIO REDOLFI



RAOUL REMY



APO LAZARIDES



LUCIEN TEISSEIRE

LES 4 GRANDS DOIVENT DOMINER LE CRU 1951

Par Gaston BÉNAC

LES jeux sont loin d'être faits, mais ce « Tour 51 » se présente sous l'aspect d'un match à trois : vedettes-anciens, prétendants et espoirs. Et quand je dis vedettes, je pense à ceux qui, en début de saison, ont dominé de loin le lot européen, s'assurant la plupart des grandes victoires. Leurs noms : Bobet, Magni, Kubler, Bevilacqua qui paraissent écraser leurs concurrents, sauf évidemment le grand blessé Fausto Coppi, en voie de complète « mise en place » et les bons seconds : Barbotin et Bartali. Tous des champions au standing bien assis, en grande forme. Une seule fissure dans ce bloc d'as extrêmement solide : la victoire de l'espoir Gueguen, dans Paris-Bruxelles.

Légèrement en marge, quelque peu en retrait, se trouvent placés quelques valeurs sûres : Van Steenberghe, Impanis, Koblet, Geminiani, Maurice Diot qui, ayant déjà fait leurs preuves ont manqué de finish. Tandis que le régulier Rémy semble s'affûter en vue de la grande épreuve de juillet, et que le petit grimpeur Robic, refait à neuf, sort enfin de sa coquille, suivi par « Fach » aux réveils sporadiques et par Ockers, que Bordeaux-Paris marquera peut-être.

LA POUSSÉE DES JEUNES

Mais jamais le lot des prétendants aux dents longues ne fut aussi gourmand, aussi justement ambitieux. Voulez-vous quelques noms de jeunes désireux de damer le pion aux grandes vedettes ? Tout d'abord, trois hommes qui ont déjà fait leurs preuves et qui, sans être des

grimpeurs spécialisés ou des rouleurs évolués, peuvent être considérés comme des routiers complets. Je veux parler de Pierre Barbotin, d'Attilio Redolfi et de Jean Gueguen qui ont porté d'intéressantes performances à leur actif, et aussi quelques victoires sensationnelles. Derrière eux, trois noms s'imposent, ceux de Buchonnet, de Baldassari et de Maunier, qui, en plus de leurs qualités athlétiques, de leur sérieux, possèdent un moral de fer. Autre trio à suivre de près, celui constitué par Blusson, Moineau et Lajoie, enfin Bauvin, Antonin Canavèse, Walkoviak, sont aussi des hommes du « Tour », plus certainement que le dynamique Varnajo qui ne ménage pas assez ses forces.

La France, cependant, n'est pas la seule nation à présenter un lot d'espoirs aussi fourni. Les Italiens, eux aussi, comptent, derrière leur quatuor de « super-vedettes » (Coppi, Bartali, Magni et Bevilacqua), deux jeunes pleins de qualités : l'athlétique Pétrucci et Soldani, le premier surtout, meilleur attaquant que le second,

devenu (déjà) trop opportuniste. Ce « tandem » est suivi d'un quatuor de jeunes, pas encore affirmés, mais pleins d'ambition, celui formé par Albani, Zampini, Padovani et Pasotti.

Du côté suisse, deux hommes jeunes, athlétiques, pétris de qualités, ont pris la roue des deux grandes vedettes, des deux « K », ce sont Brun et Huber, qui ne manquent aucune occasion de manifester leur désir qui est d'arriver au niveau des deux maîtres. Flückiger et Zbinden ne sont à côté d'eux que de timides prétendants.

Plus effacés sont les Belges et les Hollandais : si parmi les premiers on exclut le rouleur Blomme et ses camarades Olivier, Declercq, le trio des maillots noirs de Bertin, pour tabler sur Van Brabant, Decock, Van Steenkiste, Serin, Verhaert, Evens, Isidore Deryck, espoirs en veilleuse, on peut penser que les Néerlandais, Wagtmans, Dekkers, ne manifesteront eux aussi que des prétentions limitées.

ATTENTION

AUX GRIMPEURS ESPAGNOLS

Il n'en sera pas de même des Espagnols qui, depuis trois mois, prennent la mesure de leurs futurs rivaux et semblent avoir réalisé de très sérieux progrès. Trois d'entre eux vont se présenter aux pieds des cols en adversaires redoutables pour les grimpeurs étiquetés ou non. Je crois que des surprises sont à attendre du côté des

routiers transpyrénéens, en montagne particulièrement. Bien rodés, les Serro, les Ruiz, les Langarica, et autres, apportant un élément nouveau, peuvent animer les escalades, les pyrénéennes surtout.

En examinant les possibilités des espoirs français, et internationaux, j'ai pris un chemin légèrement détourné qui m'éloigne du point capital, j'allais dire crucial, du problème. Je ne crois pas, en effet, qu'un nouveau, qu'un « jeunot », puisse enlever le Tour de France, surtout ce Tour 51, qui comportera bien peu d'étapes « reposoir ». La récupération jouera un grand rôle et la troisième montagne, celle du presque début, le Massif Central, jettera quelque trouble parmi les mal adaptés et les médiocres grimpeurs.

Une autre difficulté peut, aussi, jouer un rôle important : l'escalade de ce pain de sucre dressé au milieu de la plaine qu'est le mont Ventoux. Son pourcentage, très élevé par endroits, constituera une gêne sérieuse pour les simples rouleurs. Jacques Goddet et Félix Lévitan ont parsemé la route de difficultés nouvelles et sérieuses qui doivent singulièrement modifier le problème habituel. Je sais bien que l'estocade finale se produira dans les cols de Vars et de l'Izoard, mais il faudra arriver à Marseille en bon état et sans trop de retard pour espérer gagner le Tour.

Les autres éléments nouveaux qui interviendront de façon rigoureuse sont constitués par ces étapes rapides, d'une seule traite, avec seulement deux jours de repos, et aussi par l'innovation d'un règlement portant sur le classement par équipes qui supprimera, en partie, les échappées des non-valeurs trop en marge de la course...

C'est pour cela que je ne retiens pour la première place que des valeurs confirmées, des hommes de classe habitués aux efforts répétés, dosés, bons grimpeurs, rouleurs émérites et, surtout, des hommes bien organisés, possédant près d'eux un « second » de qualité, ceux qui savent s'alimenter, se soigner, c'est-à-dire qui mettent le plus d'atouts dans leur jeu.

LES QUATRE "GRANDS"

Je vois immédiatement la réaction de ceux qui s'écrieront : « Mais Kubler, qui sera sans doute votre favori, se sera par trop dépensé avant le Tour, et peut-être dans le Massif Central pour tenir jusqu'au bout... »

Ceux qui critiquent le vainqueur du dernier Tour de France oublient vite son succès de l'an dernier et le cas d'exception qu'il représente. Oui, Kubler se dépense sans compter, en apparence, tout au moins, mais son système nerveux, son tempérament, sont tels qu'on ne peut le comparer à aucune autre mécanique humaine. Enfin, il faut bien remarquer que le champion suisse reste généralement sage, cette année, pendant les quatre cinquièmes de la course. Il ne se donne à fond (à moins d'une occasion favorable) qu'à 50 kilomètres du but. Alors, le « démon rouge » devient irrésistible. Kubler choisira son étape pour se donner à fond...

Nous allons retrouver un Bobet au moral de fer, un Bobet intelligent, raisonné, sûr de ses moyens qui sont immenses. Le rouleur est devenu à la fois bon grimpeur et sprinter redoutable. « Louison » est aujourd'hui un routier complet, le magnifique porte-drapeau du cyclisme routier français. On peut lui faire confiance...

L'athlétique Fiorenzo Magni qui dut abandonner le Tour l'an dernier à Luchon avec le maillot jaune dans sa valise, entraîné, on le sait, par Bartali, peut-il gagner le Tour de France ? Je le vois en tête à Montpellier, mais je redoute, pour ce coureur un peu lourd, les escalades trop sèches du Ventoux, d'abord, de Vars et de l'Izoard, ensuite, qui peuvent lui « casser » les jambes.

Par contre, Bartali peut, à l'opposé de Magni, manifester sa volonté au moment où Fiorenzo perdra pied.

Reste le problème Fausto Coppi.

Si le super-championnisme a retrouvé sa grande cadence, s'il n'a plus d'appréhension en course, il peut mettre Kubler, Bobet et Bartali d'accord. Mais quelle sera sa forme et sa condition physique à l'heure des premiers gros efforts au départ de Limoges ?

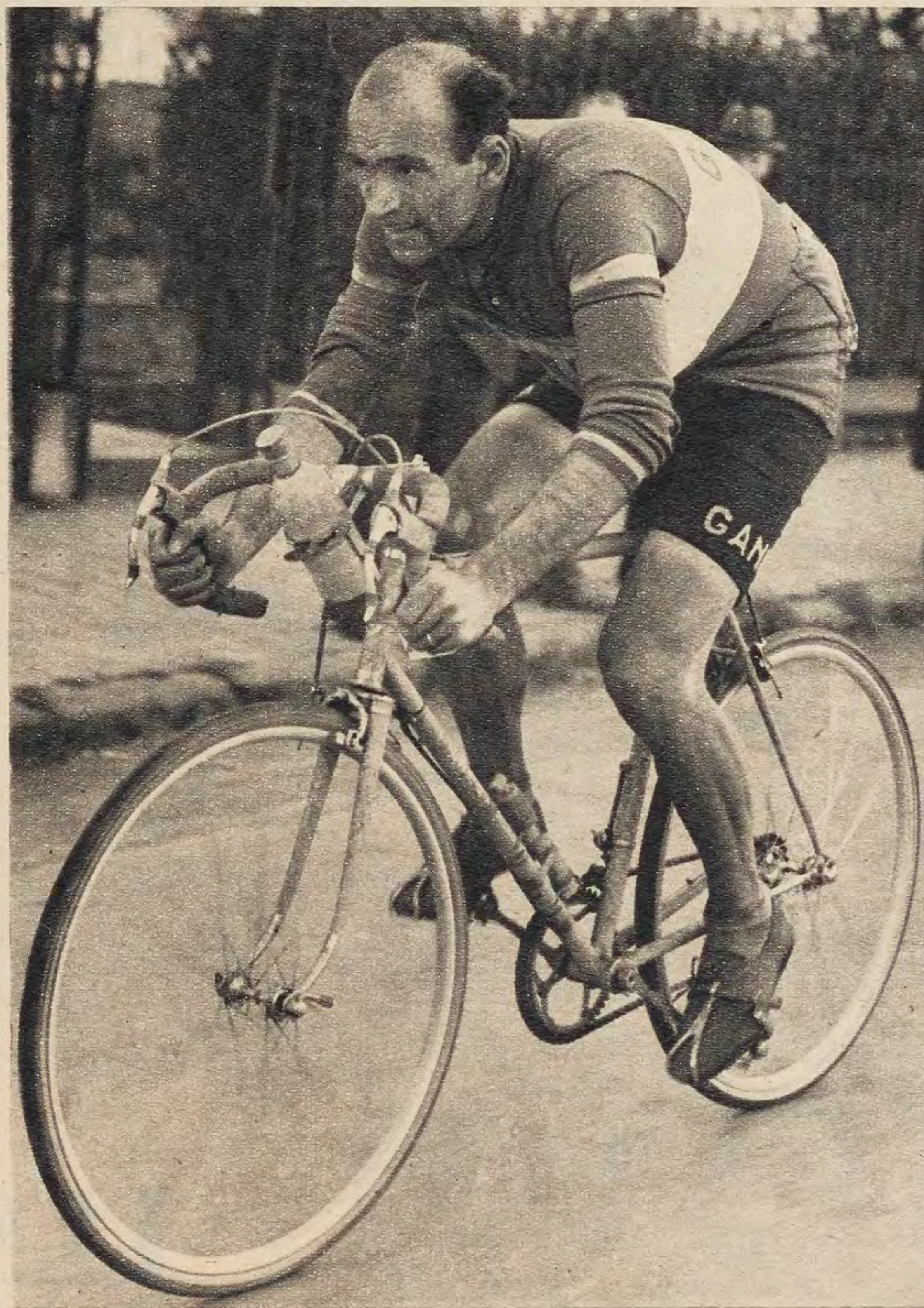
LEURS PLUS DANGEREUX ADVERSAIRES

Face aux quatre grands leaders du départ, Kubler, Coppi, Bobet et Magni, il y a, d'une part, quelques prétendants des deux derniers Tours : Impanis, Ockers et Geminiani, les meilleurs espoirs : Baldassari, Redolfi, Buchonnet, Gueguen, Barbotin, Meunier, Brun, Koblet, Pétrucci, Huber. Mais je ne vois pas, pour les raisons indiquées plus haut, un homme jeune, ou un... demi-neuf, battre les ténors classés.

Faites vos jeux ! Quant à moi, je ne me risque pas plus avant pour l'instant. Je prends le quatuor cité plus haut contre le champ...

Gaston BENAC.

Ce n'est pas un phénomène mais j'ai confiance en Fiorenzo MAGNI



Si je devais fournir les raisons qui me font penser que Fiorenzo Magni est un routier attachant, je crois bien que je n'hésiterais pas longtemps : c'est parce que je l'imagine tel que j'étais moi-même... il y a pas mal d'années.

Il me plaît par son bon sourire de gars à qui les gros ennuis ne font pas perdre sa bonne humeur. Il est solide, bon vivant, toujours prêt à trouver que la vie est belle. Un garçon bien sympathique, quoi !

Et c'est un peu pour cela que la plume me démange d'expliquer pourquoi, à mon avis, tous ceux qui lui reprochent de ne pas être un grand grimpeur ont tort. Parce que le Tour a déjà, bien souvent, été remporté par un excellent grimpeur, on s'est imaginé que tout routier qui n'arrive pas en bon rang au sommet d'un col, alors que les talons

du meilleur escaladeur viennent tout juste de disparaître dans le premier virage de la descente, est bon pour les places d'honneur et peut faire son deuil de la victoire finale.

Quelle erreur !...

Il ne faut pas exagérer. Certes, celui qui est battu dans la montagne et ne fait pas l'impossible pour « limiter les dégâts » ne peut espérer sortir vainqueur du Tour, quelles que soient ses autres qualités. Car il faut savoir souffrir, s'accrocher, perdre le moins possible de terrain et s'apprêter, une fois le sommet franchi, à foncer tant qu'on peut.

C'est ce que je faisais, jadis, à une époque où les hommes qui se sentaient légers comme des gazelles en grimpant un col n'étaient pas plus rares que maintenant. Pour ma part, je peux vous affirmer que je suais, je grimaçais et que je n'avais même pas la force de lancer une blague au passage tant j'étais attelé à une tâche qui me paraissait rebutante.

Mais, une fois là-haut...

C'est exactement ce que peut faire mon ami Fiorenzo dans le Tour. Avec sa force tranquille, son assurance, le train diabolique qu'il peut soutenir par tous les temps ; qu'il pleuve ou qu'il fasse une chaleur saharienne, il est bien l'image même du vainqueur possible du Tour sans être pour cela un spécialiste des cols.

Il est, à mon avis, un atout qui compte encore bien plus que celui qui est d'arriver sous la banderole d'un col deux, trois ou quatre minutes avant les suivants : c'est la constance dans l'effort, l'ignorance des grosses défaillances. Un seul mauvais jour peut faire perdre à un favori du Tour toutes ses espérances. On l'a bien vu l'an dernier lors-

que Bobet (qui n'en pouvait rien, le pauvre !) a connu des moments pénibles entre Perpignan et Nîmes. C'est cela qu'il faut éviter et je ne peux pas m'empêcher de songer que l'Italien est l'homme que les journalistes n'ont jamais vu en détresse dans le Tour.

Je ne veux pas dire par là que je vais en faire mon unique favori. Je m'en garde bien, car les « clients » dangereux sont légion. Mais, s'il gagnait, il me permettrait de dire à mon vieil ami Antonin Magne :

— Tu vois, Tonin, nous n'étions pas des phénomènes, toi et moi, parce que nous gagnions le Tour sans avoir de grandes aptitudes en montagne.

Je sais que les mauvaises langues diront :

— C'est normal que Dédé encourage Magni. Entre chauves on se soutient.

Ce qui sera une grave injustice. Car, en ce temps-là, j'avais encore des cheveux.

par **André LEDUCQ**

vainqueur des Tours de France 30 et 32

**DEUX FOIS
J'AI CASSÉ
MA FOURCHE!**

**DEUX FOIS
J'AI RÉPARÉ
TOUT SEUL...**

**Par Eugène
CHRISTOPHE**



MAIS MON NOM NE FIGURE PAS AU PALMARÈS DU TOUR!

TOUS ceux qui me connaissent savent combien je réproûve l'auto-publicité. Il est tellement plus chic et, du même coup plus simple, de laisser parler les faits.

Ceux-ci démontrent que ma longue carrière de coureur cycliste routier (1903-1926) comporte un ensemble de performances assez honorables. Pour ne citer que les épreuves de caractère classique, j'ai gagné Bordeaux-Paris (deux fois), Milan-San Remo, Paris-Tours, sans oublier six Championnats de France cyclo-pédestres. Fin 1926, je pris ma retraite, méritant ainsi mon surnom de Vieux Gaulois, non à cause de moustaches depuis longtemps sacrifiées, mais des quarante et un ans qui faisaient de moi le doyen de la corporation. Cependant, devrais-je vivre un siècle, je ne me consolerais jamais de n'avoir pu ajouter à mon tableau de chasse la plus retentissante des compétitions routières mondiales.

Vous avez déjà compris que le fleuron manquant à ma simili-couronne est le Tour de France. Si j'insiste, c'est parce qu'il devrait normalement y figurer. La suite de mon récit se chargera de le démontrer.

Le bilan de mes participations à la « grande boucle » s'établit par onze présences à l'appel du père Abran, inamovible starter. C'est dire que je n'en ai guère manqué, compte tenu de la sinistre coupure 1915-1918. Mais mon nom ne figure pas sur la liste des vainqueurs, et je dois me contenter de deux accessits, une seconde place acquise en 1912 derrière le Belge Odile Defraye et une troisième en 1919 à la suite de son compatriote Firmin Lambot et de mon regretté camarade, le « gars » Jean Alavoine. Seulement, il y a un seulement, et qui motive chez moi un sentiment de profonde amertume. Par deux fois — sinon trois — d'invraisemblables coups du sort m'ont frustré de victoires

qu'il m'était permis de considérer miennes. Autrement dit, utilisant une expression dont on a parfois abusé, mais qui prend ici toute sa signification, je suis le gagnant moral de deux Tours de France. Et voici comment...

Le drame de Bayonne-Luchon

Nous sommes en 1913, année où Desgrange introduisit dans le règlement de sa grande course le classement par temps, sportivement préférable au classement par points usité jusque là. Au départ de Bayonne-Luchon, la terrible étape (rappelez-vous que le changement de vitesse n'est pas admis) des cols pyrénéens, j'occupe la seconde place au classement général, avec cinq minutes de retard sur le leader Defraye, lequel s'effondra au cours des premières escalades. Gonflé à bloc par cette défaillance de mon principal adversaire, je lâche suc-

EUGÈNE CHRISTOPHE : "J'AI COURU ONZE TOURS DE FRANCE, J'EN AI MORALE"



D'UNE TAILLE MOYENNE, MAIS SOLIDE, RAMASSE, EUGÈNE CHRISTOPHE, « CRI-CRI » POUR LES UNS, LE « VIEUX GAULOIS » POUR LES AUTRES, S'EST TOUJOURS REFUSÉ À RENONCER.



L'HISTOIRE DE SAINT-MARIE-DE-CAMPAN AVAIT FRAPPÉ LES ADMIRATEURS DE CHRISTOPHE. LE RETROUVANT AU DÉBUT DE LA GUERRE DE 1914, CERTAINS ONT VOULU CE SOUVENIR.



LE CROSS CYCLO-PEDESTRE, DÉCRIE PAR LES GRANDS DU CYCLISME, N'ÉUT PAS DE PLUS FAROUCHE DÉFENSEUR QUE CHRISTOPHE, SIX FOIS CHAMPION DE FRANCE DE LA SPÉCIALITÉ.

cessivement tous mes concurrents, à la seule exception de Thys qui, au sommet du Tourmalet, me devança de quelques centaines de mètres. Comme je possède sur lui au classement général une large demi-heure d'avance, la chose n'a aucune importance. Le Tour est à ma portée, mieux, il est à moi !

Alors que j'entamais l'interminable descente, je m'aperçus soudain avec effroi que ma monture s'affaissait sous moi. Pied à terre, pour constater qu'un des fourreaux de ma fourche avant venait de céder, et que l'autre ne tenait plus qu'à un fil. On devine mon état de stupeur d'abord, de total abattement ensuite, et je ne ressens aucune honte à dire que je fondis en larmes. Puis, ma coutumière énergie prit le dessus. Non, je n'abandonnerai pas !

Et me voilà continuant la route à pied, mon vélo sur l'épaule, la roue avant, maintenant complètement détachée, à la main, cherchant anxieusement dans ce désert la trace d'une habitation. Combien de kilomètres ai-je parcourus ainsi ? Cinq ou six vraisemblablement, quinze ou vingt, m'a-t-il semblé, au cours desquels les concurrents distancés le matin me dépassèrent l'un après l'autre.

Enfin, j'aperçus les premières maisons de Sainte-Marie-de-Campan. Je me renseignai. Aucun atelier dans la localité, rien qu'une petite forge de campagne à deux cents mètres de la route, sur la gauche, établissement primitif dont le patron, un jeune homme, me fit le meilleur accueil, et mit ses modestes ressources à ma disposition. Encore ruisselant de sueur, je me mis immédiatement au travail, le règlement m'imposant d'effectuer la réparation sans aucune aide. Au surplus, un certain nombre de suiveurs, officiels ou directeurs sportifs, alertés par les coureurs, surveillaient mes faits et gestes. Parmi eux, le chef-commissaire uvériste Lecomte, Dugand, Maisonnas, d'autres dont j'ai oublié les noms.

En forgeant deux heures durant...

Je vous fais grâce des détails de mon labeur, qui consista à façonner un morceau de métal sur l'enclume et à l'emmancher entre la tête de fourche et son pivot. Pour autant que je sache, nul ne songea à chronométrer la durée de l'opération, que j'évalue de mémoire à deux heures, auxquelles il sied d'ajouter mes deux heures de marche. Au total, une perte de quatre solides heures.

Détail typique, sous prétexte que le forgeron m'avait aidé en faisant manoeuvrer le soufflet pendant que mes deux mains s'affairaient à la brasure (il eût été impossible de procéder autrement) les commissaires m'infligèrent une pénalisation supplémentaire de dix minutes. Quatre heures ou quatre heures dix, la chose avait peu d'importance, et c'était le règlement. Le procédé ne m'en parut pas moins mesquin. Par contre, le brave artisan refusa toute rémunération, même pour le copieux sandwich de pain beurré dont sa mère me gratifia !

Revenons à l'étape, que je terminai dans un état physique et moral aisé à concevoir. J'arrivai à Luchon avant-dernier. De leader, je dégringolai ainsi à la septième place du classement général. Mon rêve, un instant entrevu de gagner le Tour 1913, s'envolait sans espoir de retour. Je n'en tins pas moins à finir la course, dans laquelle je terminai à la septième place. En manière de consolation, on me prodigua des éloges, chacun célébrant à l'envi la stoïque ténacité que j'avais opposée aux coups du sort.

De même que les camarades, le tragique intermède 1914-1918 me contraignit à des occupations n'ayant que de lointains rapports avec le sport. Toutefois, à l'orée de juillet 1919, je me retrouvai, avec une satisfaction non dissimulée, parmi les concurrents du Tour, dont la séquence reprenait. N'avais-je pas juré de ne déteiler qu'une fois mon nom inscrit sur la glorieuse liste ? Hélas ! pas plus que moi, la « sorcière » n'avait désarmé.

Récidiviste de l'accident

La création du maillot jaune symbolique, résultant, soit dit en passant, d'une suggestion faite à Henri Desgrange par Alphonse Baugé, rendait la compétition encore plus âpre, et je tire quelque vanité du fait que je fus un des premiers à le porter. M'étant sagement réservé durant les étapes du début, je l'endossai aux Sables-d'Olonne et, mieux encore, le conservai jusqu'au milieu de l'avant-dernière étape, ceci avec une avance qui se chiffrait, si près du port, par plus d'une demi-heure. Cette fois, je ne pouvais plus perdre, fût-ce sur un simple accident. Il fallait une catastrophe. Elle vint.

Ce fut dans la traversée pavée de Raismes, aux environs de Valenciennes, et dans des conditions à peu près semblables à celles de 1913, sauf qu'un des fourreaux de fourche, et non la tête, se rompit. Évitant la chute d'extrême justesse, j'eus cette fois la chance — tout est relatif — de trouver un atelier de réparations à cinq cents mètres de là. Alors, dans un décor quelque peu différent, devant une foule de curieux attirés par l'événement, la scène de Sainte-Marie-de-Campan connut une seconde édition. En un atelier assez convenablement outillé, il me fallut débraser la pièce rompue et en rebraser une nouvelle. Temps total, chronométré par Robert Coquelle, qui suivait la course pour son journal : une heure dix minutes. Là encore, je tiens à le dire, mon hôte refusa toute rémunération.

Reparti, le désespoir au cœur, j'arrivai à Dunkerque onzième et dernier de l'étape. Et le lendemain, à Paris, je terminai troisième du classement général derrière Lambot et Alavoine.

Une monture de dame

Si j'écrivais ici (à supposer que j'en aie les moyens) un roman et non une simple relation de faits authentiques, on ne se priverait pas de me taxer d'in vraisemblance. Il est cependant exact que dans mon désir de gagner enfin la prestigieuse épreuve, je connus, en 1922, une troisième aventure qui — coïncidence curieuse — s'apparente aux précédentes. Elle eut toutefois moins de retentissement, survenant alors que, tout en possédant encore ma chance, je ne faisais pas à ce moment figure de vainqueur.

A mi-course, encore aux Sables-d'Olonne, j'avais pris le maillot de leader, mais à Perpignan, souffrant terriblement d'une sciatique, j'en fus dépossédé par Alavoine, à qui Lambot le ravit ensuite. Dans la descente du Galibier, en voulant éviter un bloc de pierre qui gisait sur la route, une embardée me projeta violemment contre le rocher. Je me relevai sans mal, tandis que ma bicyclette était hors d'usage. De même que dix ans auparavant, l'accident survenait en plein bled, loin de toute agglomération.

Il me fallut marcher en traînant mon vélo durant près d'une heure avant d'atteindre Valloire, où l'on m'indiqua qu'une seule bicyclette existait dans la localité, celle du curé. C'était une monture de dame que le vénérable ecclésiastique me confia sans hésiter, et sur laquelle je repris la route, on devine à quelle allure. Comme le règlement nou-

vement amendé autorisait, en cas d'avarie grave, les changements de machine, j'en trouvai ensuite deux autres, la première grâce à l'obligeance d'un cycliste de rencontre, à Saint-Michel-de-Maurienne, la seconde, celle-ci tout à fait orthodoxe, au contrôle de Saint-Jean. Naturellement, je touchai au but de l'étape nanti d'un retard considérable.

Une fois de plus, l'ambition qui domina toute ma carrière se trouvait déçue. Fidèle à un principe immuable, je n'en compléai pas moins l'interminable parcours, prenant à Paris la huitième place du classement général.

Ainsi s'achève la façon d'odyssée que représentent mes onze participations à la grande épreuve. Jetant un regard en arrière, il m'est permis d'affirmer que je ne regrette rien, bien que l'implacable destin m'ait barré la route du succès si ardemment convoité. Il me reste une consolation, et je la revendique hautement. Animé par cet incomparable moteur qu'on appelle Volonté, j'ai fait ce que j'ai pu, et la sagesse des nations le proclame : « Qui fait ce qu'il peut, fait ce qu'il doit... »

E. Christophe

Les sacrifices du "Vieux Gaulois" n'auront pas été vains ! par V. BREYER

AU cours d'une activité journalistique sportive qui s'étend sur plus d'un demi-siècle, l'occasion m'a été fournie de contacter la plupart des célébrités du stade, de la piste ou de la route. Je rends aujourd'hui hommage à Eugène Christophe en déclarant avoir rencontré peu d'hommes qui puissent lui être comparés au triple point de vue tenue, loyauté et, par-dessus tout, conscience professionnelle. Il fut en outre — compliment qui n'est pas mince — un véritable professeur d'énergie.

Ces qualités confèrent un intérêt primordial au récit que l'ex-Vieux Gaulois a bien voulu faire à nos lecteurs des événements qui marquèrent sa participation

à onze Tours de France, et plus spécialement aux deux épreuves qui lui valurent le titre, malheureusement platonique, de « vainqueur moral », la plus sinistre des malchances l'ayant fait échouer au port alors que la victoire était à portée de sa main.

Faits connus de tous, sera-t-on porté à dire en se souvenant de la façon dont, aux époques intéressées, ils défrayèrent la chronique. Cependant, je crois pouvoir affirmer qu'ils ne furent jamais relatés avec la quasi-poignante sobriété que leur héros malheureux a su mettre dans sa relation d'événements dont on trouverait difficilement l'équivalent dans les annales du sport.

Il fait peu de doute que

Christophe fut la victime d'un règlement d'une sévérité qui semble aujourd'hui cruelle. Elle trouve son explication dans les tâtonnements inséparables de la gestation d'une compétition appelée à devenir la plus importante du monde. Pas de changement de machine, quel qu'en soit le motif, disait le code du Tour à son origine. Le double sacrifice du vainqueur éventuel de 1912 et 1919 n'a pas été vain, puisque la latitude est maintenant laissée aux concurrents de la grande boucle dont la monture est hors d'usage, d'en emprunter une, soit à un équipier, soit à un cycliste de rencontre.

Ainsi, tout est bien qui, à vingt-cinq ans de distance, finit bien.



Paul Ordner

But CLUB

LE
MIROIR
DES SPORTS





Un décor à sa mesure...

Roulant son flot multicolore et vrombissant tout au long des routes de France, le Tour s'incruste fortement dans la nature. Plaines mornes, où le vent courbe les blés mûrs et les échinés cuites par le soleil, bords de mer touchés par la brise du large où il ferait bon s'amollir, paysages rocailleux, brûlés, qui crépitent du chant des cigales et des gaves argentés qui sautent de pierre en pierre, hautes cimes neigeuses que, dans un prodigieux effort, les champions atteignent, la bouche amère, le souffle court, griserie de la descente vertigineuse, maisons tristes des coronas du Nord, riantes vallées, gras herbages, villes et villages propres, nets. Le Tour navigue dans un décor perpétuellement renouvelé...

DIX NOUVEAUX DU TOUR (PARMI TANT D'AUTRES)

prêts à marcher sur les traces de ROBIC, BOBET, MARINELLI

LE Tour de France est un magicien. Il fait disparaître ceux qui n'ont plus l'heur de lui plaire, fait surgir de nouveaux candidats et les mène à la gloire.

Chaque année, de jeunes coureurs sont appelés à affronter ce géant.

Ils ne réussissent pas, hélas ! tous à s'imposer du premier coup. Cependant, chaque édition de l'épreuve organisée par Le Parisien libéré et L'Equipe révèle quelques talents au grand public.

En 1947, nous avons eu Jean Robic ; en 1948, Louison Bobet ; en 1949, Jacques Marinelli ; en 1950, Georges Meunier : deux « moustiques » et deux « lévriers » qui possèdent, indiscu-

tablement, le « type Tour de France ».

Mais, pour avoir droit à cette appellation, il faut être paré des nombreuses qualités suivantes : grimpeur, rouleur, sprinter, des-

par René MELLIX

cendeur, avoir bon estomac, une santé parfaite, de grandes facultés de récupération, savoir dominer ses nerfs, répartir ses efforts, être intelligent et d'humeur égale.

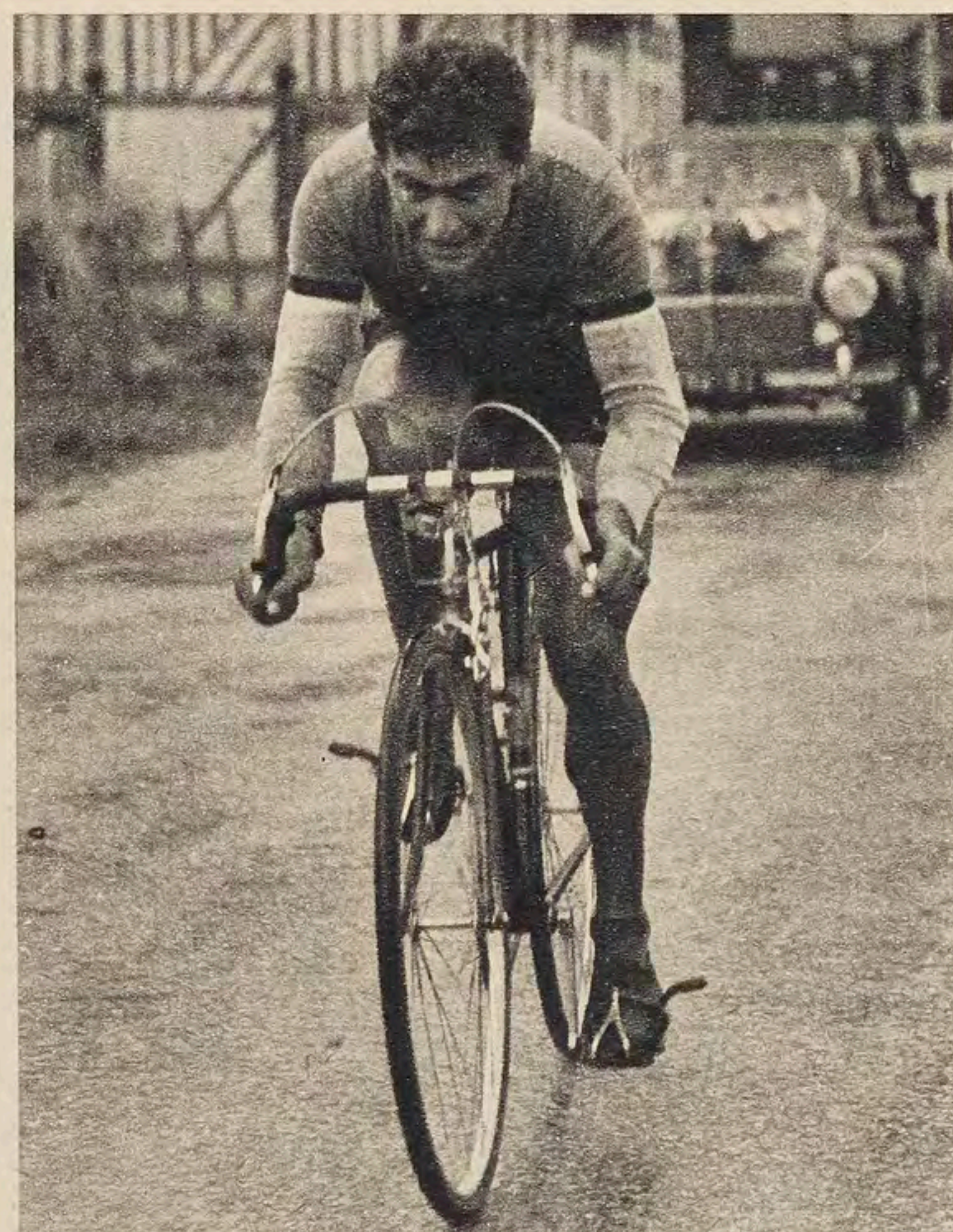
Avouons qu'il n'est pas donné à tout le monde de réunir cet ensemble, vital, pour qui veut briller pendant vingt-six jours particulièrement pénibles.

Cette année, le choix est vaste

car le cyclisme français est dans une période faste.

Le Tour 1951 lancera donc sur les routes tout un groupe d'inédits. Il donnera également une nouvelle chance à ceux qui ont déjà subi l'épreuve l'an passé. Ces derniers peuvent être logiquement considérés, malgré tout, comme des nouveaux du Tour.

L'expérience acquise sur tous les plans : course, choix des braquets, alimentation, etc., ajoutée à un métier plus approfondi, leur sera, nous le pensons, profitable. Et nous serions surpris s., parmi les dix noms que nous allons vous présenter, ne sortaient pas un ou deux champions de la valeur de Bobet, qui demeure la révélation la plus affirmée des Tours d'après guerre.



JEAN BALDASSARI

ORIGINE : né le 18 décembre 1925, à Rueil-Malmaison.

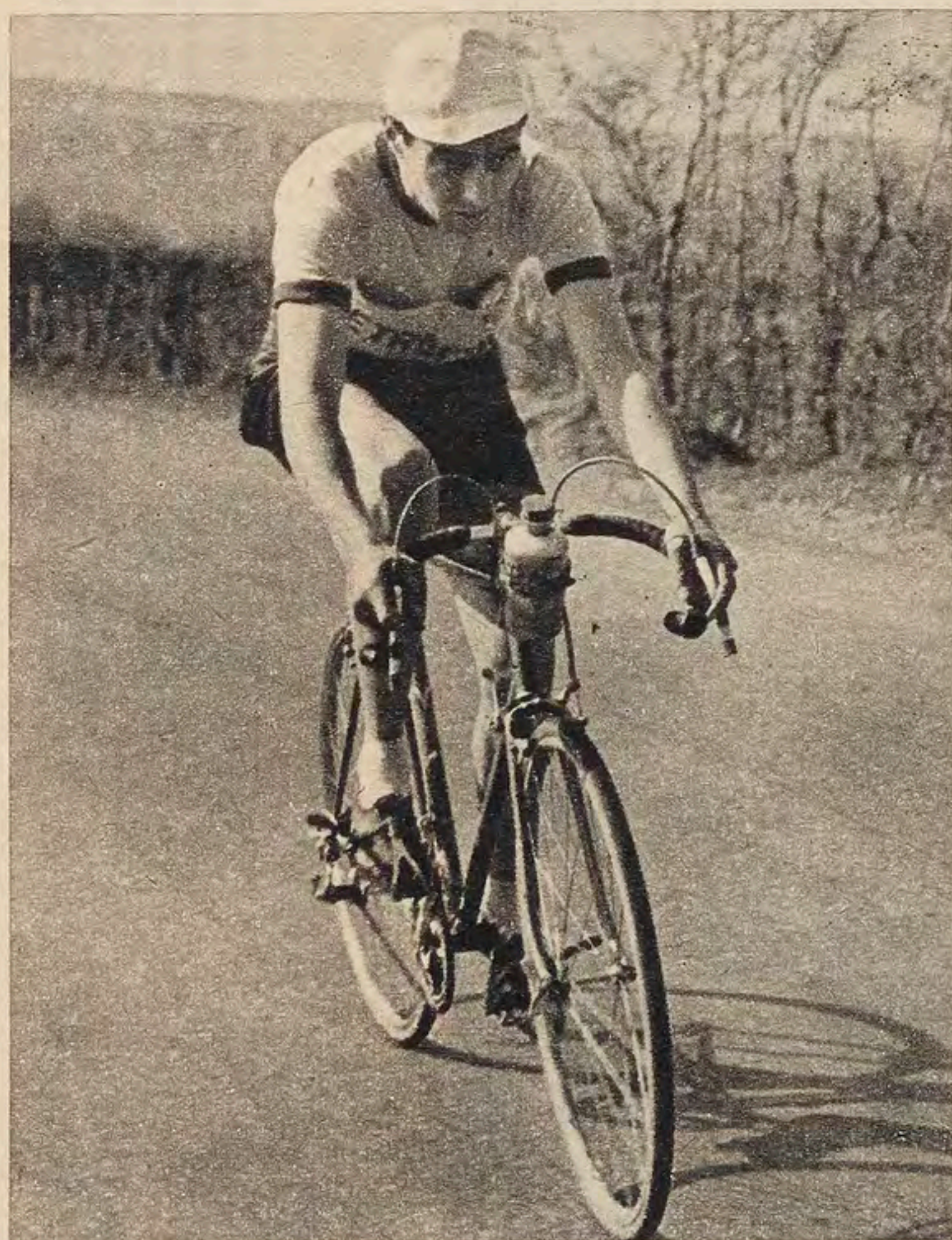
TAILLE-POIDS : 1 m. 70 ; 71 kg. Périmètre thoracique : 91 cm.

PALMARES : AMATEUR : Trophées Peugeot 1945 ; Circuit de Boulogne, 1947, 1948 ; Champion de France de poursuite par équipes, 1948.

PROFESSIONNEL : 30^e du Tour 1950. En 1951 :

3^e à Avignon ; 1^{er} étape Bizerte-Tunis (T.A.N.) ; 6^e du Tour d'Afrique du Nord ; 13^e du Critérium national ; 5^e du Tour des Flandres ; 11^e de Paris-Roubaix ; 1^{er} de Paris-Vimoutiers ; 3^e de Paris-Bruxelles ; 1^{er} du Circuit du Morbihan.

QUALITES : routier sprinter. STYLE : position à l'avant (celle d'un sprinter) ; très beau pédaleur.



ROGER BUCHONNET

ORIGINE : né le 30 mai 1926, à Cébazat (Puy-de-Dôme).

TAILLE-POIDS : 1 m. 80 ; 74 kg.

PALMARES : Abandon au cours de la 2^e étape du Tour 1949. En 1950 : 1^{er} de l'étape Aix-en-Provence - Nice (Paris-Côte d'Azur) ; 19^e de Paris-Côte d'Azur ; 19^e de Paris - Vimoutiers ; 13^e à Boussac ; 36^e de

Liège - Bastogne - Liège ; 20^e de Paris-Clermont-Ferrand ; 2^e du Grand Prix du « Midi Libre » ; 3^e de la Polymultipliée.

QUALITES : grimpeur, rouleur, excellent descendeur. STYLE : très belle position à vélo. Dans les côtes, il donne une impression de facilité extraordinaire. A attiré l'attention de Jean Bidot. Tempérament batteleur.



ANTONIN CANAVÈSE

ORIGINE : né le 4 avril, à Aix-en-Provence.

TAILLE-POIDS : 1 m. 77 ; 74 kg.

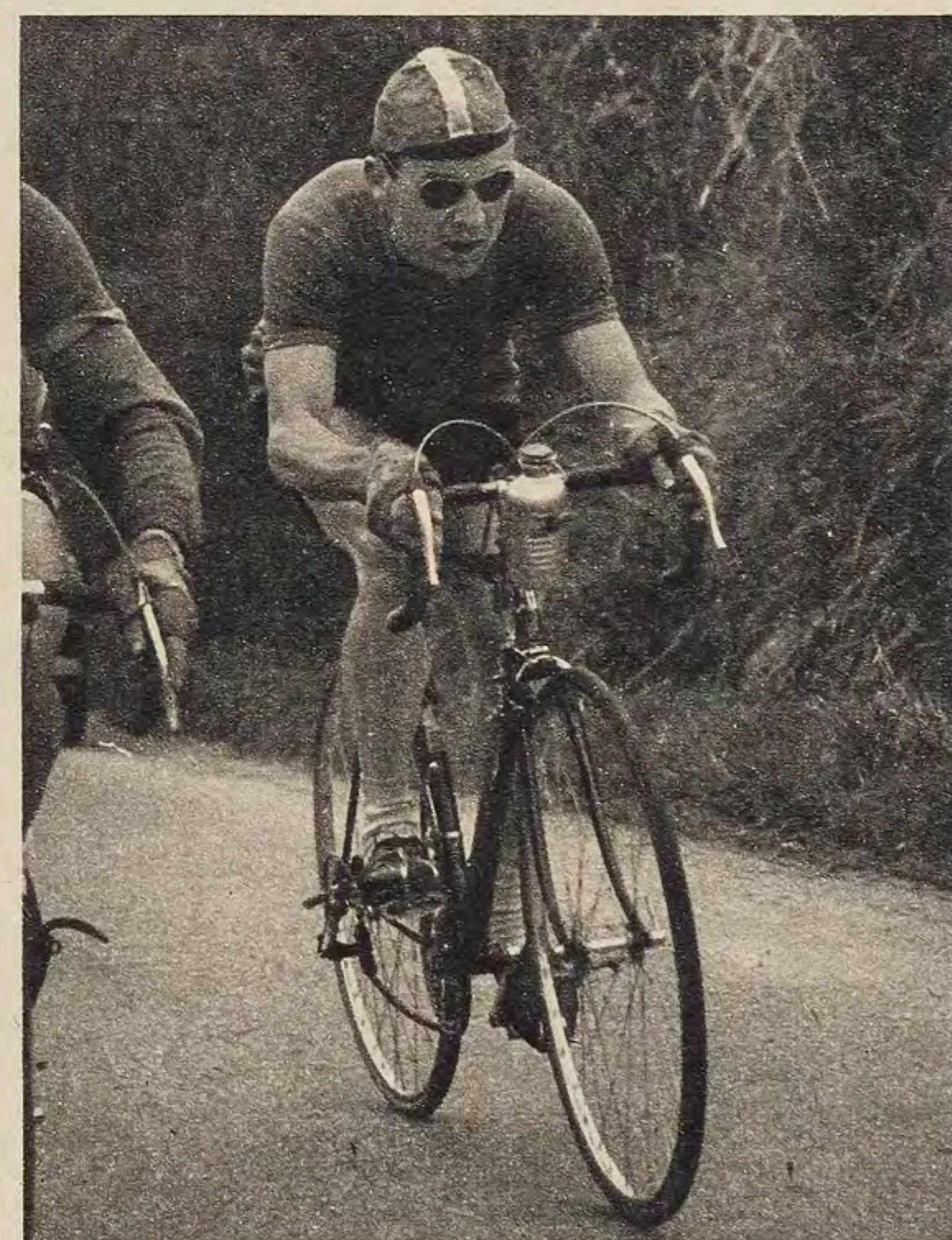
PALMARES : AMATEUR : Grand Prix d'Alfortville ; 16 victoires régionales en 1949 ; Grand Prix Wolber 1950.

PROFESSIONNEL : 1^{er} du Grand Prix de Cannes ; 1^{er} du Grand Prix de Bort ; 1^{er} de la 1^{re} étape du Tour du Sud-Est ;

abandon dans le Tour 1950. 1951 : 1^{er} du Carnaval d'Aix ; 10^e à Oran ; 11^e à Alger ; 15^e ex æquo du Critérium National ; 1^{er} du Grand Prix du Tis-su à Valence ; 1^{er} du Grand Prix Pataugas ; 2^e de la Revanche, Mauléon.

QUALITES : grimpeur-sprinter.

STYLE : position à l'avant, grand souplesse.



GEORGES DAUTEL

ORIGINE : né le 2 juillet 1926, à Savigny-les-Beaune (Côte-d'Or).

TAILLE-POIDS : 1 m. 75 ; 72 kg.

PALMARES : AMATEUR INDEPENDANT : 50 courses régionales dont : Dijon - Auxonne - Dijon ; Grand Prix de Bar-sur-Aube ; Prix du Creusot ; Grand Prix de la Libération de Dijon (contre la montre sur 100 km., à la

moyenne de 39 km. 800) ; Record de l'heure régional avec 43 km. 190, en 1947 ; Belfort-Besançon-Belfort, en 1948. 1951 : 10^e de Paris-Dreux ; 1^{er} du Grand Prix de Mâcon ; 1^{er} de Dijon-Auxonne-Dijon ; 2^e du Tour de l'Est.

QUALITES : très fort rouleur.

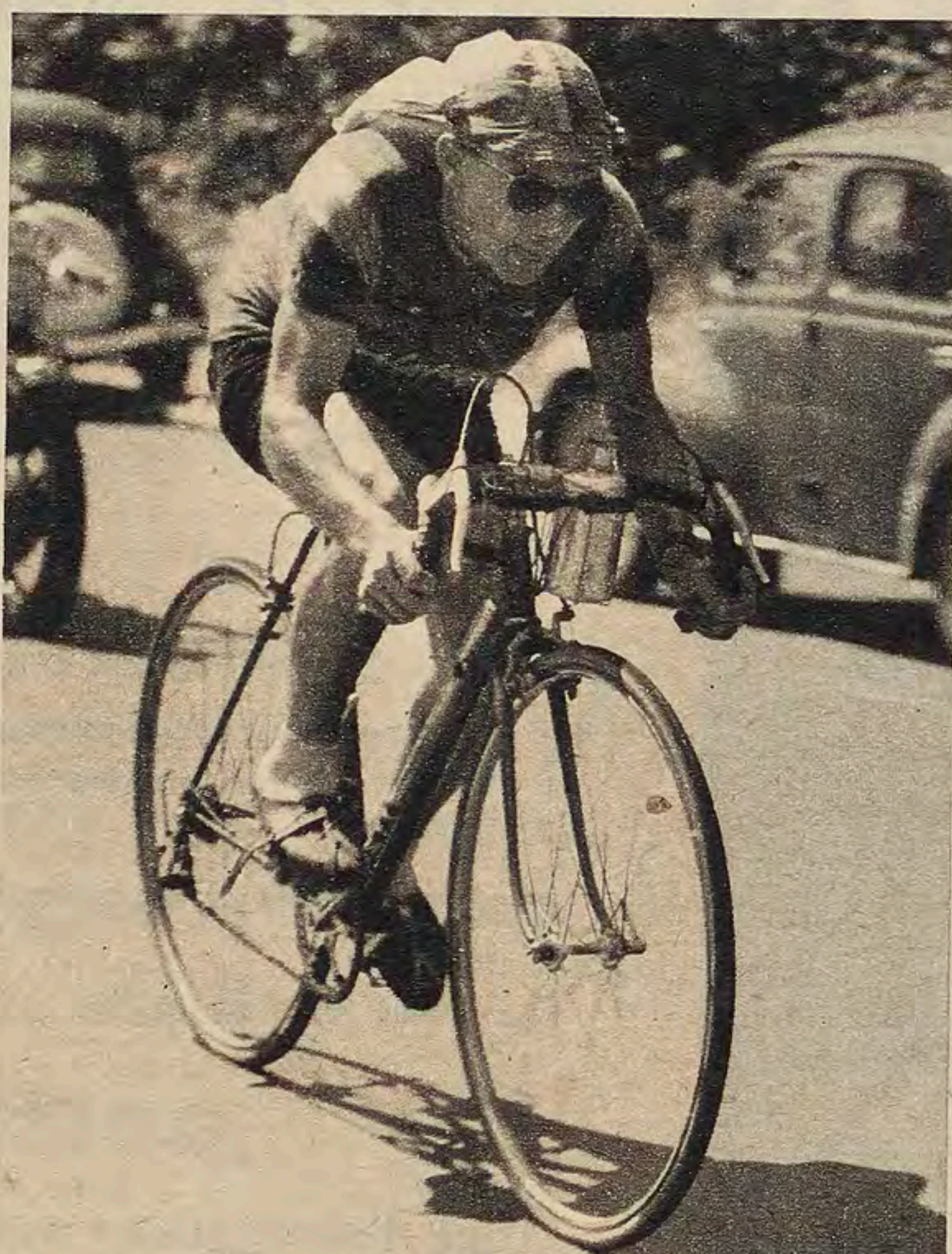
STYLE : aérodynamique, position de poursuiveur.



PIERRE BARBOTIN

ORIGINE : né le 29 septembre 1926, à Port-la-Blanche (S.-Inf.).
TAILLE-POIDS : 1 m. 69, 66 kg.
PALMARES : AMATEUR : Derby de Paris 1947.
PROFESSIONNEL : Grand prix de l'équipe 1948-1949 ; Elan parisien 1950 ; Critérium national 1950. En 1951 : 16° à Oran ; 11° à Alger ; 1° étape Saint-Etienne-

Privas (Paris-Côte d'Azur) ; 5° de Paris-Côte d'Azur ; 2° de Milan-San Remo ; 2° du Critérium national ; 23° de la Flèche Wallonne ; 20° de Liège - Bastogne - Liège (rejoint près de l'arrivée) ; 5° à Pleurtuit.
QUALITES : rouleur, grimpeur.
STYLE : coulé, élégant. Beaucoup de pédale, bien en ligne. C'est un « lévrier ».



GILBERT BAUVIN

ORIGINE : né le 4 août 1927 à Lunéville (M.-et-M.).
TAILLE-POIDS : 1 m. 63, 60 kg.
PALMARES : INDEPENDANT : 1° Circuit de la Meuse ; 1° Tour des Vosges ; 1° d'une étape du Tour de Belgique indépendants ; Champion de Lorraine 1949 ; 1° de Sedan-Rethel-Sedan ; 3° du Wolber 1950.
PROFESSIONNEL : 49° du

Tour 1950. En 1951 : 2° du Mont-Agel ; 9° du Critérium national ; 6° du Grand Prix de Rouen ; 1° des étapes Montélimar - Aix - les - Bains et Bourg - Lons - le - Saunier (Six Provinces) ; 6° des Six Provinces.
QUALITES : grimpeur, rouleur, sprinter.
STYLE : petit modèle, ramassé sur son vélo. Tempérament très combatif.



SERGE BLUSSON

ORIGINE : né le 7 mai 1926, à Paris (12°).
TAILLE-POIDS : 1 m. 65, 62 kg.
PALMARES : AMATEUR : Champion olympique par équipes en 1948 ; 1° Paris-Evreux ; 1° Grand Prix de Saint-Denis ; 1° Circuit de Paris ; 1° Cinq nations (Stockholm) ; 1° Prix Métropole ; 1° Grand Prix Holz-Bud (Luxembourg) ;

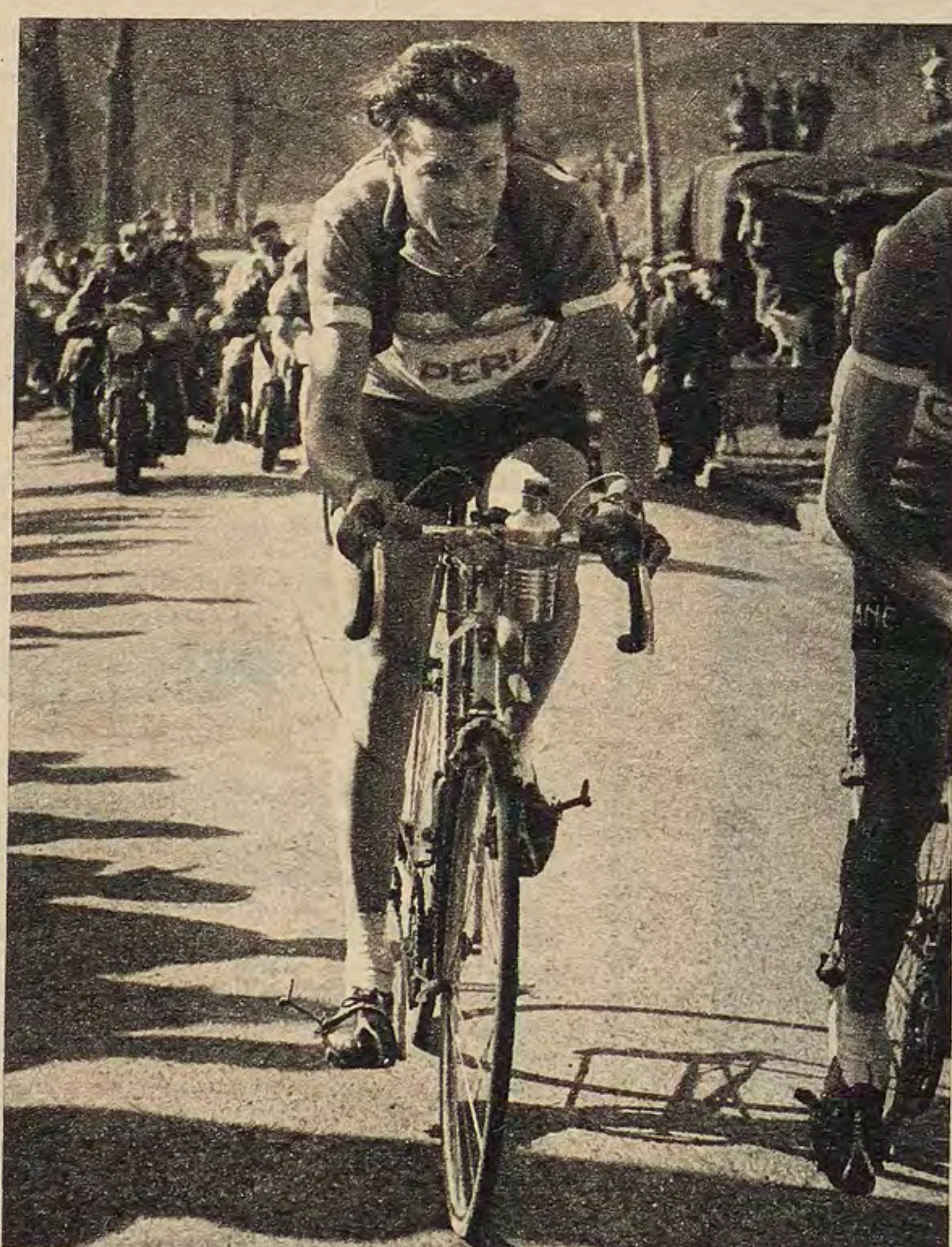
1° Circuit de Boulogne ; 1° Critérium des As, 1949.
PROFESSIONNEL : en 1950 : 42° du Tour de France ; 1° de Paris-Limoges. En 1951 : 1° à Avignon ; 4° du Prix Catox ; 12° du Critérium national ;
QUALITES : routier sprinter.
STYLE : sort de l'école du V.-C. Levallois. C'est tout dire !



JEAN GUÉGUEN

ORIGINE : né le 1° avril 1924, à Paris.
TAILLE-POIDS : 1 m. 75 ; 74 kg.
PALMARES : AMATEUR : Champion de France individuel, 1945 ; champion de France de poursuite olympique avec l'A. C.B.B., 1946.
PROFESSIONNEL : 1° étape du « Maine libre », 1947 ; Circuit de Pleurtuit, 1947. En 1951 : 5° de Paris-Rou-

baix ; 1° de Paris-Bruxelles ; 2° de Paris-Montceau-les-Mines ; 8° du Critérium de Daumesnil ; 1° du Tour de Haute-Savoie ; 2° de Paris-Saint-Etienne et vainqueur de la dernière étape (Nevers-Saint-Etienne).
QUALITES : routier complet, grimpeur, rouleur, sprinter.
STYLE : très pur. Un des plus beaux athlètes du cyclisme.



GEORGES MEUNIER

ORIGINE : né le 9 mai 1925, à Vierzon.
TAILLE-POIDS : 1 m. 79 ; 78 kg.
PALMARES : AMATEUR : Champion de cyclo-cross de l'Orléanais, 1948-1949 ; 19 victoires régionales.
PROFESSIONNEL : 1° Grand Prix du Débarquement Nord, à Bayeux ; 9° du Tour 1950. En 1951 : 4° du Championnat du mon-

de de cyclo-cross ; 12° à Oran ; Maillot jaune et 7° du Tour d'Afrique du Nord ; 5° du Critérium national ; 2° à Boussac ; 39° de Paris-Bruxelles ; 8° ex æquo de Paris-Montceau-les-Mines.
QUALITES : rouleur, grimpeur.
STYLE : paraît dégingandé sur sa machine, mais donne cependant une grande impression de facilité.



ROGER WALKOWIAK

ORIGINE : né le 2 mars 1927, à Montluçon (Allier).
TAILLE-POIDS : 1 m. 74 ; 71 kg.
PALMARES : INDEPENDANT : Champion d'Auvergne ; 1° du Grand Prix de la Ville-Gozet, à Montluçon ; 2° derrière Meunier de l'éliminatoire du Wolber, à Bourges, en 1949.
PROFESSIONNEL : En 1951 :

26° de Paris-Montceau-les-Mines ; 13° des Six Provinces, après avoir terminé 2° de l'étape Montélimar - Aix - les Bains ; 1° du Grand Prix de la Ville-Gozet, à Montluçon.
QUALITES : grimpeur et rouleur.
STYLE : très beau pédaleur, athlète racé. Même aspect physique et allure que Bobet (Jean Bidot, dixit).

C'EST FINI!

Les grimpeurs purs n'auront plus jamais la loi!

par Félix LÉVITAN

Directeur adjoint du Tour

SANS doute ai-je toujours partagé, au cours des années écoulées, l'admiration de nombreux confrères pour les maîtres de la montagne, dont les ascensions, exceptionnellement brillantes, leur accordaient, tôt ou tard, le droit de ramener le maillot jaune du leader dans la capitale.

Sans doute aussi, ai-je toujours pensé qu'il était utile de rompre, par l'escalade de cols aux flancs abrupts, le nivellement des valeurs, mais je me suis toujours refusé à la semi-extase de certains, pour qui, le Tour de France, c'est avant tout, et uniquement, les Pyrénées et les Alpes, l'Aubisque et le Tourmalet, Vars et l'Izoard.

A ceux qui n'ont pas craint d'écrire, il y a quelques mois encore, à l'heure où nous révélions nos projets au public, que nous « dénaturions le Tour de France en essayant d'en transformer la physionomie traditionnelle », nous offrons notre course avec la conviction profonde de l'avoir utilement modifiée.

Les Tours d'Henri Desgrange, pour aussi parfaits qu'ils aient été, étaient trop lourdement grevés par la montagne. On imaginait parfaitement, à l'époque, que tout fut prétexte pour y parvenir... en sortir, et y retourner. Les fastidieuses étapes de 300 kilomètres — et souvent plus — gagnées au sprint, et bonnes seulement à offrir aux spectateurs le défilé impeccable d'une troupe multicolore, importaient peu! Tout comme le succès d'un coureur incomplet...

Un premier correctif fut apporté sous la forme d'une étape contre la montre. C'était insuffisant. Une seconde fut nécessaire, et c'est tout simplement miracle que ces étapes contre la montre aient précisément été remportées au cours des deux années écoulées, par des athlètes aussi bons grimpeurs que rouleurs: Coppi et Kubler. Elles n'en ont pas moins rempli leur office en gênant, d'une part, Gino Bartali, et en écartant impérieusement d'autre part, de la première place, Jean Robic, aussi peu à l'aise sur le parcours 1950 qu'il avait été servi par celui de 1947.

Le système avait du bon. Il fut maintenu. Et c'est pour inciter les rouleurs aux efforts productifs que Jacques Goddet eut le courage de créer les étapes ultra-courtes.

Ne souriez pas: il a fallu du courage. La France, en effet, pour riche qu'elle soit en localités importantes, n'a pas toujours, et partout, des cités assez vastes pour accueillir parfaitement cet ogre qu'est le Tour de France, un ogre à mille têtes aux exigences aussi diverses qu'impérieuses, et c'est quand le dit Tour aura pris la route, que les organisateurs, Jacques Goddet en tête, s'entendront accabler de sarcasmes par les journalistes, sous prétexte de difficultés de logement — ces difficultés, sur lesquelles Elie Wermelinger, commissaire général adjoint, a longuement insisté au début de cette revue en ne prenant, pour sa part, que celles intéressant directement l'organisation.

Nous aurons beau jeu de répondre aux mécontents, qu'ils soient journalistes ou caravaniers: « Voyez l'enfant, est-il ou non en bonne santé? », étant entendu une fois pour toutes que la bonne santé du Tour de France, c'est le renouvellement constant des luttes, l'équilibre des forces en présence, la possibilité, pour ceux qui en sont dignes de revêtir le maillot jaune. Etapes courtes, efforts contre la montre, incursions en montagne, rien ne manquera au Tour 1951.

Plus que jamais, seul un HOMME COMPLET est appelé à triompher, et les tacticiens — s'il en reste dans le lot des participants — pourront, au gré de notre tracé, s'ingénier à prendre en défaut les grands favoris sans attendre passivement le coup de grâce.

Le Tour de France, est devenu un TOUT dans l'esprit de ses organisateurs. Ce n'est pas, ce ne peut plus être UNE SEULE ET UNIQUE ETAPE DE MONTAGNE!

UN REFERENDUM SUR LA "GRANDE BOUCLE" 1951

Qui

C'EST une question que chacun se pose: « Qui gagnera le Tour de France? » A vous, qui vous passionnez pour le Tour, nous offrons le moyen de vous distraire et de montrer vos talents de connaisseur, en participant à notre grand référendum.

Aucune dépense à engager, sinon celle consistant à nous adresser PAR LA POSTE votre réponse.

Rien n'est plus simple en vérité.

QUESTIONS POSÉES

Tout d'abord, deux questions principales:

1° QUEL SERA LE COUREUR QUI GAGNERA LE TOUR DE FRANCE?

2° QUELLE SERA L'EQUIPE NATIONALE OU REGIONALE GAGNANTE AU CLASSEMENT INTERNATIONAL?

Chaque participant aura encore à répondre à deux questions subsidiaires:

3° QUEL SERA LE TEMPS MIS PAR LE PREMIER (EN HEURES, MINUTES ET SECONDES)?

4° QUEL SERA LE TEMPS MIS PAR LE SECOND (EN HEURES, MINUTES ET SECONDES)?

ENVOI DES REPONSES

LES REPONSES DEVRONT NOUS ETRE ADRESSEES AVANT LE JEUDI 19 JUILLET, A 24 HEURES, DATE QUI CORRESPONDRA A LA FIN DE L'ETAPE LUCHON-CARCASSONNE, ET CECI AFIN QUE LES DONS DE PERSPICACITE DE CHACUN PUISSENT S'EXERCER.

Des renseignements qui ne

POUR placer les nombreux lecteurs, désireux de participer à notre grand référendum, « QUI GAGNERA LE TOUR? », sur un pied d'égalité, nous avons jugé utile de rappeler, succinctement, ce qu'est la physionomie de la gigantesque épreuve 1951, 38^e du nom. Ces détails techniques leur serviront à mieux connaître les particularités qui feront du prochain Tour de France, une course absolument neuve dans sa conception et, partant, permettra à chacun de fixer son choix avec plus de précision.

ITINERAIRE DIFFERENT: Départ de Metz (4 juillet); passage à Paris (7 juillet); arrivée à Paris (29 juillet).

— 9 villes-étapes inédites: Gand, Le Tréport-Mers-les-Bains, Limoges, Clermont-Ferrand, Brive, Agen, Dax, Tarbes et Avignon.

— Incursion, à mi-course, dans le Massif Central, ce qui constitue une difficulté supplémentaire propre à bouleverser le classement général bien avant les montagnes pyrénéennes et alpestres. Cette portion du parcours peut avoir une grosse incidence sur l'ensemble du Tour.

— Nombre d'étapes supérieur: 24 (record avec 1927) contre 22 en 1950 et 21 en 1947, 1948 et 1949.

— Kilométrage inférieur (4.600 km.) contre 4.830 km. en 1950, 4.813 km. en 1949 et 4.922 km. en 1948. Mais il y a DEUX ETAPES DE PLUS que les années précédentes. Ceci implique un rythme de course plus rapide car les étapes sont plus courtes. La plus longue: Dijon-Paris (330 km.). La plus courte (en ligne): Gap-Briançon (165 km.). Moyenne du kilométrage (avec étapes contre la montre): 191 km. Donc: possibilité de battre le

record de la moyenne kilométrique générale détenue par Fausto Coppi (32 km. 119).

2 LES ETAPES: 22 étapes en ligne (dont 10 influencées par la montagne) et 2 étapes contre la montre (Rennes-Angers, 80 km., et Aix-Geneve, 70 km. Venant immédiatement avant la première des deux étapes du Massif Central (Limoges-Clermont-Ferrand), Rennes-Angers jouera un rôle considérable et pèsera lourdement dans les jambes des coureurs. Les vedettes n'auront pas le loisir de temporiser en limitant simplement les dégâts. Elles devront d'avantage payer de leur personne et ceci dès la 7^e étape.

— Deux jours de repos seulement: à Limoges (8^e étape), 12 juillet, et à Montpellier (16^e étape), 21 juillet. Les efforts seront plus répétés. C'est un avantage pour certains et un désavantage pour d'autres. Le degré de fatigue et le tempérament de l'individu entrent seuls en ligne de compte.

3 LES COLS: La montagne est répartie en quatre groupes. Ce découpage est judicieusement fractionné dans les deux derniers tiers du Tour. Il comprend:

A Le Massif Central avec l'ascension du col de la Moreno (Limoges-Clermont-Ferrand) et du col de Diane (Clermont-Ferrand-Brive). Ces deux cols doivent jeter une clarté nouvelle sur le déroulement de l'épreuve, en obligeant les grimpeurs à combler le retard accumulé dans les étapes initiales, dites de « rodage ».

B Les Pyrénées avec le rétablissement complet des cinq grands cols: Aubisque, Tourmalet, Aspin, Peyresourde et Portet-d'Aspect, étalés sur trois étapes successives.

GAGNERA le Tour?

Pour que le référendum soit absolument régulier, nous n'accepterons que les **RE-
PONSES MISES A LA POSTE.**

L'enveloppe, ou la carte de réponse, devra obligatoirement porter une date de
poste antérieure au 20 juillet, c'est-à-dire la date **DU 19 JUILLET AU PLUS TARD.**

**A PARTIR DU 25 JUILLET, NOUS N'ACCEPTERONS PLUS AUCUNE
REPONSE.**

La réponse peut être faite sur n'importe quelle feuille, mais il est recommandé de
se conformer au modèle ci-dessous.

A l'occasion de ce référendum et pour le rendre plus attrayant, nous offrons aux
participants des cadeaux nombreux.

En voici la liste :

**A la réponse la mieux classée : Une moto
scooter « Bernardet » 125 cc., d'une valeur
de 140.000 fr.**

**Aux deux réponses les mieux classées
qui suivront :**

A chacune un vélomoteur marque « Vanoli »,
d'une valeur de 42.000 fr. chacun.

**Aux cinq réponses les mieux classées à
la suite :**

A chacune une bicyclette marque « Charles Péli-
sier », d'une valeur de 20.000 fr., les participants
ayant le choix entre les trois modèles suivants :
course, tourisme ou randonneur.

AUX 10 REPONSES CLASSEES ENSUITE :

Un abonnement d'UN AN à « BUT ET CLUB-LE MIROIR
DES SPORTS ».

AUX 20 REPONSES SUIVANTES :

Un abonnement de 6 MOIS à « BUT ET CLUB-LE MIROIR
DES SPORTS ».

AUX 40 DERNIERES REPONSES CLASSEES :

Un abonnement de 3 MOIS à « BUT ET CLUB-LE MIROIR
DES SPORTS ».

**F. COPPI?
L. BOBET?
F. KUBLER?**

MODÈLE DE REPONSE AU REFERENDUM DU TOUR DE FRANCE DE « BUT ET CLUB - LE MIROIR DES SPORTS »

1. Qui gagnera le Tour de France ?
2. Quelle sera l'équipe nationale ou régionale gagnante au Classement interna-
tional ?
3. Quel sera le temps mis par le premier ? (en heures, minutes et secondes) :
.....
4. Quel sera le temps mis par le second ? (en heures, minutes et secondes) :
.....

Les réponses doivent être adressées à : BUT ET CLUB - LE MIROIR DES
SPORTS (Référendum Tour de France), 124, rue Réaumur, Paris-2°.

seront pas inutiles pour notre référendum

C Les Alpes de Provence avec, pour la première
fois, l'escalade du Mont Ventoux (1912 m.),
qui servira de trait d'union entre les Pyrénées et les
Alpes et se dressera à point nommé pour «relancer»,
si besoin était, l'intérêt de la course. Ainsi, l'en-
tracte généralement observé dans les étapes chaudes
du Midi n'aura plus cours.

D Les Alpes et... le Jura avec Sagnes, Vars, Izard,
Lautaret, Laffrey, Saint-Barthélemy, Porte, Cu-
cheron, Granier, La Faucille, qui s'échelonnent sur
quatre étapes. Notons que le dernier col, celui de
La Faucille, sera escaladé lors de l'avant-dernière
étape (Genève-Dijon). Une solide « grimpe » à
vingt-quatre heures de Paris... C'est dire tout le soin
qu'ont apporté les organisateurs à élaborer un par-
cours qui soit, jusqu'au bout, une épreuve sérieuse
pour les coureurs.

Il est évident que, comme les années précédentes,
la montagne jouera un rôle précieux mais, considé-
rant le découpage des cols, les écarts seront moins
importants et la lutte sera d'autant plus serrée. Un
grimpeur moyen sachant bien doser ses forces peut
espérer, cette fois, tenir les spécialistes en échec,
surtout s'il a su, lors des étapes de plat, prendre une
marge-minutes de sécurité suffisante. Il est permis
d'insister sur ce point qui, à notre sens, est capital
pour décider de la victoire.

4 LES ETAPES CONTRE LA MONTRE au nombre
de deux. Rennes-Angers (7^e étape), avant
d'aborder les parcours montagneux et Aix-Genève
(22^e étape), à deux jours de l'arrivée. Points cru-
ciaux de l'itinéraire qui laissent les coureurs seuls
avec eux-mêmes, épreuves impitoyables situées en
des endroits choisis, étudiés et qui peuvent provoquer
des écarts sensibles. Le second test contre la montre

est encastré entre deux parcours au profil accidenté
et l'emploi du grand braquet est susceptible, le len-
demain, de nous valoir des effondrements sensation-
nels car, en ce cas, les départs sont extrêmement
pénibles. Les « profiteurs » auront beau jeu en la
circonstance.

5 LES EQUIPES au nombre de 12, groupant
128 coureurs au total. France (12 coureurs), Ita-
lie (12 coureurs), Belgique (12 coureurs), Suisse
(12 coureurs), Luxembourg (8 coureurs), Hollande
(8 coureurs), Espagne (8 coureurs), Afrique du
Nord (8 coureurs) et 4 équipes régionales de 12 cou-
reurs. Rentrée des Espagnols qui tiendront, certai-
nement, une place prépondérante dans les Pyrénées.
Effectifs des Suisses portés à 12, permettant à Ku-
bler et Koblet de lutter à armes égales avec Coppi,
Bobet et Ockers (par exemple). Gros équilibre des
chances en présence par conséquent. Effectifs des
Luxembourgeois portés à 8 pour mieux épauler les
hommes du Tour que sont Goldschmidt (maillot jaune
l'an passé) et Kirchen (très régulier et sûr).

6 LES DIRECTEURS TECHNIQUES au nombre de
12 également et qui sont, pour la plupart, d'anciens
champions connaissant admirablement la question.
ITALIE : Binda, dont l'éloge n'est plus à faire. Plein
d'autorité, de compétence et qui a mené à la vic-
toire Bartali (1948) et Coppi (1949). FRANCE :
Jean Bidot, dont l'expérience 1950 a été concluante.
Conscientieux, méticuleux, conciliant et avisé. BEL-
GIQUE : Sylvère Maës, deux fois vainqueur du Tour,
maître-tacticien, expert en la matière et qui a pré-
paré, l'an passé, des jours meilleurs. SUISSE : Alex
Burtin, qui, pour son coup d'essai, a ramené, en

1950, Ferdi Kubler, à Paris, avec le maillot jaune
sur les épaules. LUXEMBOURG : Nicolas Frantz,
deux fois victorieux, lui aussi, du Tour. Calme, pon-
déré et qui ne laisse passer aucune occasion de met-
tre ses coureurs en valeur. HOLLANDE : Kees Pelle-
naers, ancien grand champion des Six Jours, ex-
champion du monde amateur sur route (1934) qui
fera ses débuts de directeur technique. ESPAGNE :
Eduardo Canardo, ancien grand grimpeur des Tours
d'avant-guerre qui lancera ses troupes aguerries à
l'assaut des montagnes et qui peut brouiller les
cartes. OUEST : Pierre Cloarec qui eut, en 1947, les
honneurs de la victoire avec Jean Robic. ILE-DE-
FRANCE-CENTRE-NORD : Fernand Mithouard, gai,
enjoué et « à poigne » lorsqu'il le faut, qui fit ac-
complir un Tour sensationnel à Marinelli en 1949.
PARIS : Jean Maréchal, dont les conseils et la bonne
humeur profitent à toutes les jeunes pousses dont il
a charge d'âme. SUD-EST : Marius Guirmand, un
Mérindol bon teint qui dirigea, l'an passé, l'im-
pulsif Bernard Gauthier lequel garda, pendant sept
étapes, le glorieux maillot jaune.

7 LE CHALLENGE INTERNATIONAL (doté roya-
lement par la firme « Martini et Rossi » qui ne
portera plus, comme les années précédentes, sur les
temps des trois premiers de chaque équipe au classe-
ment général mais sur les temps des trois premiers à
CHAQUE ETAPE. Innovation intéressante qui doit
modifier singulièrement les dispositions de combat
et rehaussera l'attrait de l'épreuve.

Voilà, en gros, les lignes déterminantes du Tour de
France. Il ne vous reste plus qu'à faire vos jeux...
et à tirer le bon numéro.

André POIRIER.

But CLUB

**LE
MIROIR
DES SPORTS**

DIRECTION - VENTE
ABONNEMENTS - PUBLICITE
100, rue de Richelieu, PARIS
Téléph. : RIC. 81-55 et la suite
REDACTION-ADMINISTRATION
124, rue Réaumur, PARIS
Téléph. : CUT. 75-20 et la suite
C.C.P. : PARIS 5390-08

TARIF DES ABONNEMENTS
Abonnements ordinaires (com-
prenant le Tour de France)
3 mois 420 fr.
6 mois 700 fr.
1 an 1.400 fr.

Abonnements exceptionnels à
l'occasion du Tour de France
Choix entre trois formules :

- A) Abonnement simple TOUR
DE FRANCE (mois de juillet :
3 numéros par semaine, soit
13 numéros) 325 fr.
- B) Abonnement spécial TOUR
DE FRANCE (comportant le
numéro avant Tour de France
et les 13 numéros du mois
de juillet) 360 fr.
- C) Abonnement complet TOUR
DE FRANCE (comportant le
no avant Tour de France, les
13 numéros du Tour et l'al-
bum après Tour) 460 francs.

Directeurs-Gérants :
MM. VERRIERE et MASSOT.

PAS DE "COUREUR TYPE" POUR GAGNER LE TOUR DE FRANCE

QUELLES sont les qualités, morales et physiques, qui font, d'un coureur, un vainqueur du Tour de France? Elles sont multiples et variées. Différentes, elles s'épanouissent en fonction du tempérament de l'athlète. Calme ou nerveux, puissant ou souple, long ou massif, léger ou lourd, grimpeur, sprinter ou rouleur, audacieux ou pondéré, comptable de ses efforts ou prodigue, joyeux ou triste, celui qui ramène le maillot jaune à Paris, à l'issue d'un mois de lutte, peut répondre à l'une de ces classifications. Ceci revient à dire qu'il n'existe pas de type « vainqueur du Tour ». Comme les jours et les saisons, ils se suivent et ne se ressemblent pas. Ils n'ont qu'un point commun : la classe.

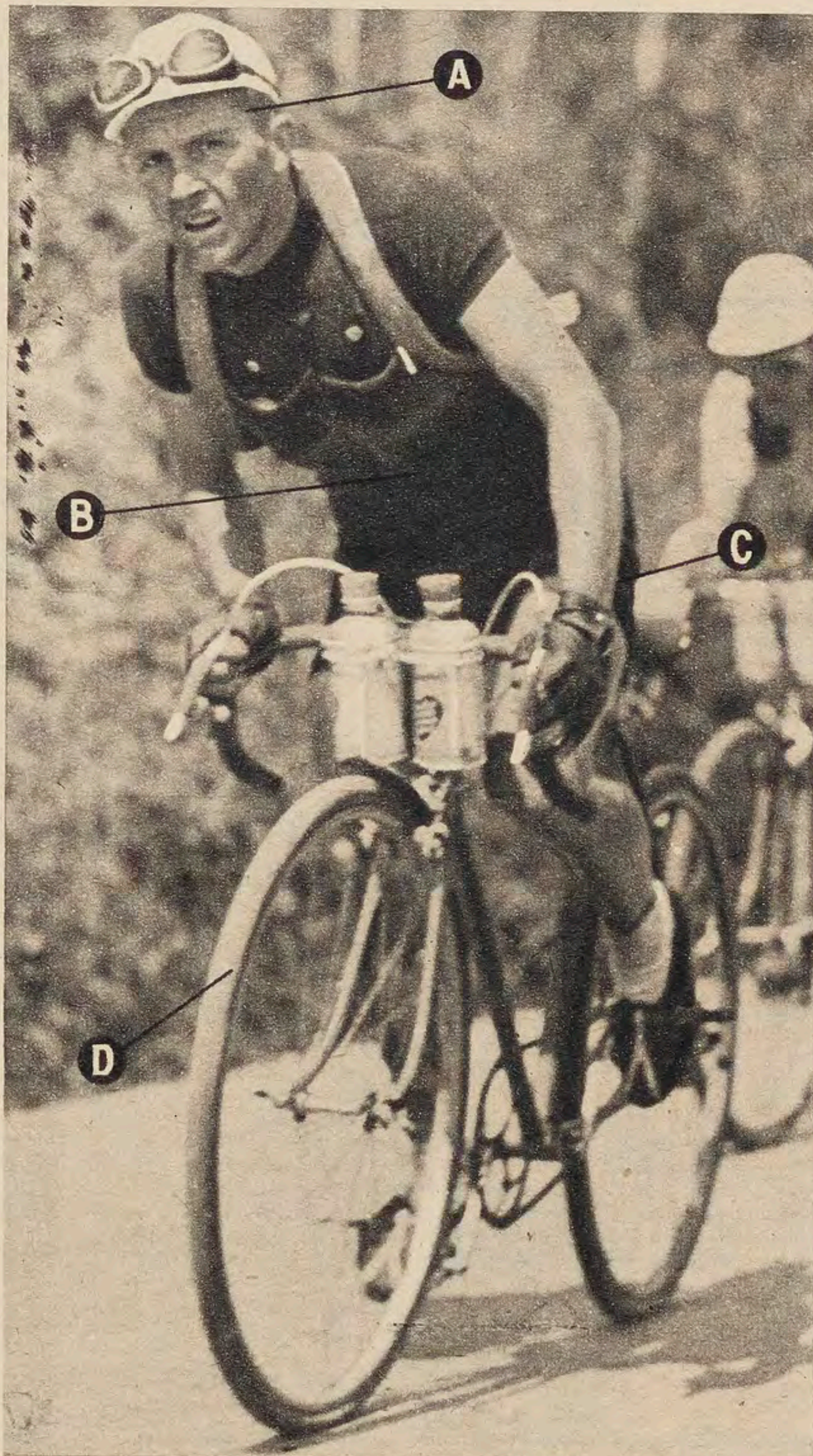
ROMAIN MAËS 1935

A Très belles qualités morales caractérisées par une énergie farouche. Poussé parfois à la limite de ses possibilités, Romain Maës ne connaissait de repos qu'une fois la ligne d'arrivée franchie. Modeste.

B Musculature toute ronde. Il pédalait en souplesse, sans le moindre déhanchement. Son style était comparable à celui de Maurice Archambaud, à qui d'ailleurs il ressemblait physiquement par sa position à vélo.

C Assis à l'arrière, avec un guidon bas et profond, sa position aérodynamique l'avantageait surtout contre la monte où il a révélé de très grandes aptitudes d'homme de train.

D Avait accompli, dans le Tour 1935 qu'il enleva, un exploit peu commun en s'emparant du maillot jaune dès la première étape, pour le conserver jusqu'au Parc des Princes en dépit de plusieurs défaillances.



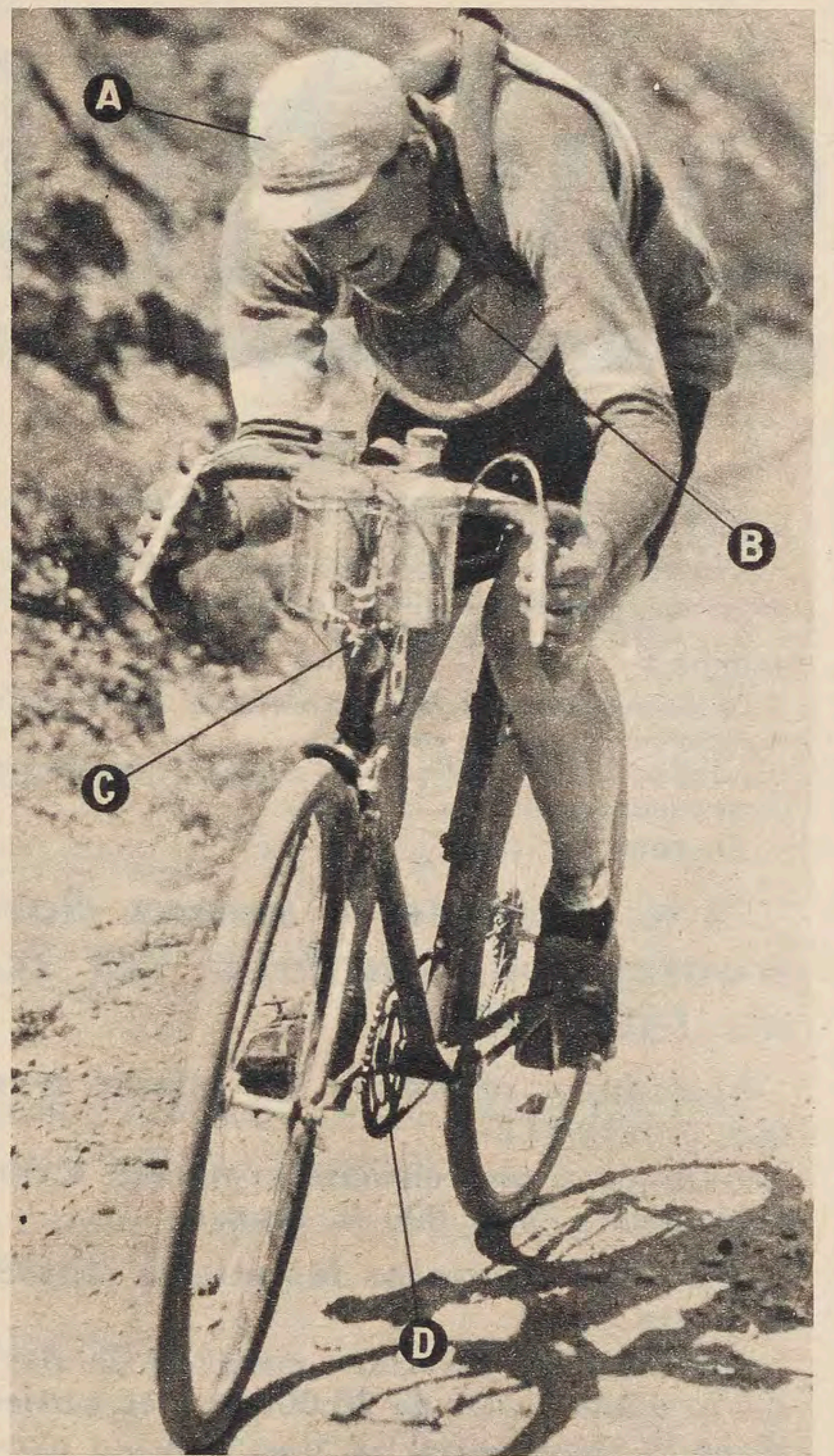
ANDRÉ LEDUCQ 1930 - 1932

A D'une santé florissante, accomplissait les plus pénibles efforts avec une certaine facilité. Leducq n'avait pas son pareil pour galvaniser une équipe. Tacticien habile, clairvoyant, audacieux. Dosait ses efforts.

B Son équilibre physique frisait la perfection. Jamais il ne se plaignait et surmontait toujours ses rares défaillances. Routier complet, mais moyen escaladeur de cols. Pas grimpeur.

C Son allure en machine était classique et il ne se décida jamais à adopter une position de grimpeur, préférant regagner en descente ce qu'il perdait dans la pénible montée des cols.

D Jamais Leducq n'occasionna le moindre souci à ses directeurs sportifs et à ses mécanos. Il laissait à ces derniers le soin de choisir et de régler ses vélos. A table, pas de régime défini, mais pas de vin.



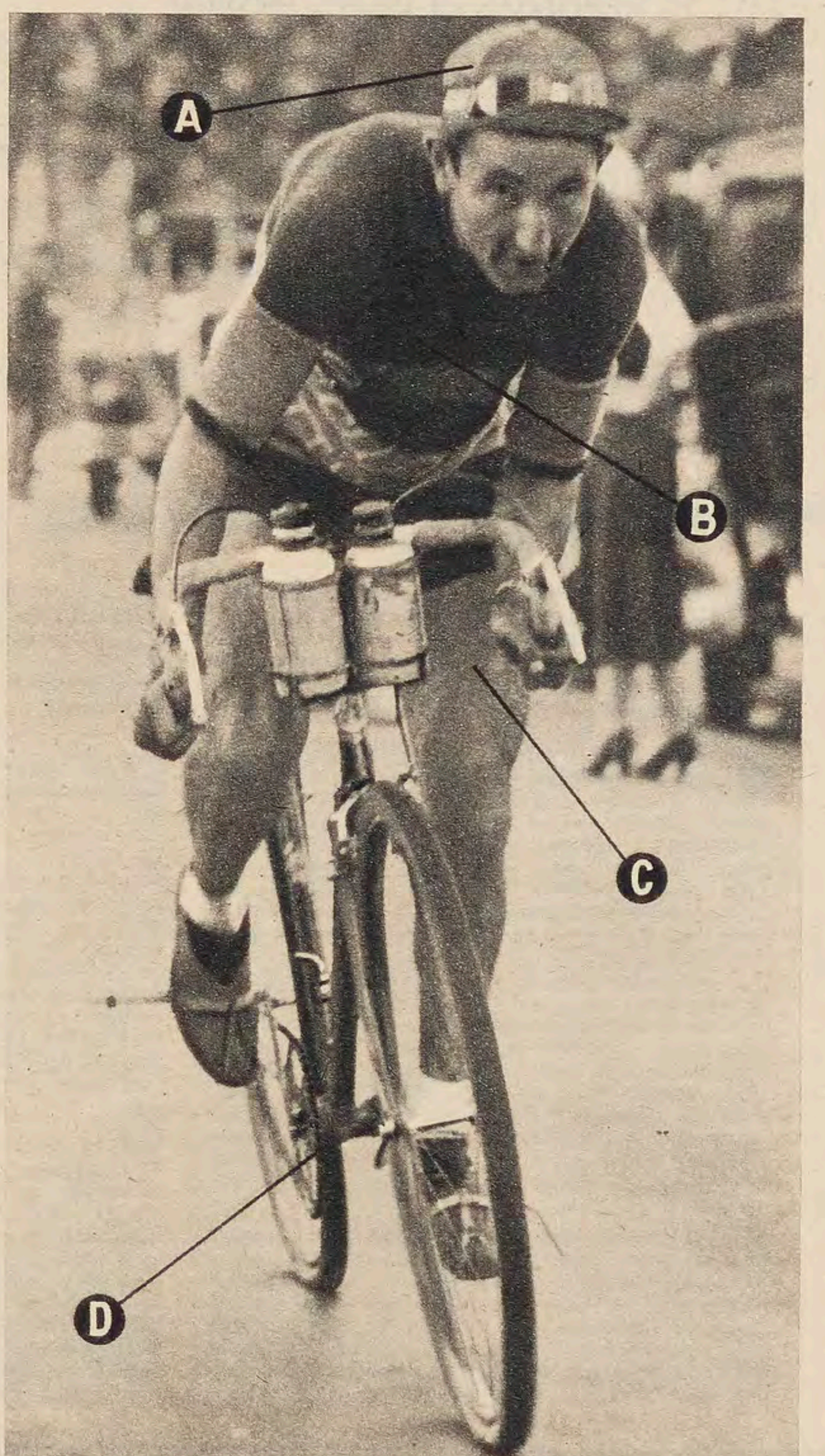
SYLVÈRE MAËS 1936 - 1939

A Très énergique sous des dehors amènes. Esprit vif, éveillé. Bon camarade et excellent équipier qui savait aussi diriger la course. Observateur et tacticien parfait, patient, appliqué. Toujours maître de lui.

B Très médiocre styliste. Plus souvent posé de guingois sur sa machine qu'assis normalement sur sa selle. Démarrant vingt fois de suite pour lâcher un adversaire têtard. Très rarement défaillant.

C Jambes nerveuses, assez musclées. Torse maigre. Poids : 65 kilos. Bon rouleur, sprinter médiocre, mais grimpeur remarquable. Ne voyait pourtant les cols qu'une seule fois par an, dans le Tour de France.

D Aucun souci concernant son matériel. Se moquait du poids de ses pneus, se fiant aveuglément à son directeur sportif, l'habile Ludovic Feuillet. Ne discutait jamais les « cotes » du vélo qu'on lui réservait.



ANTONIN MAGNE

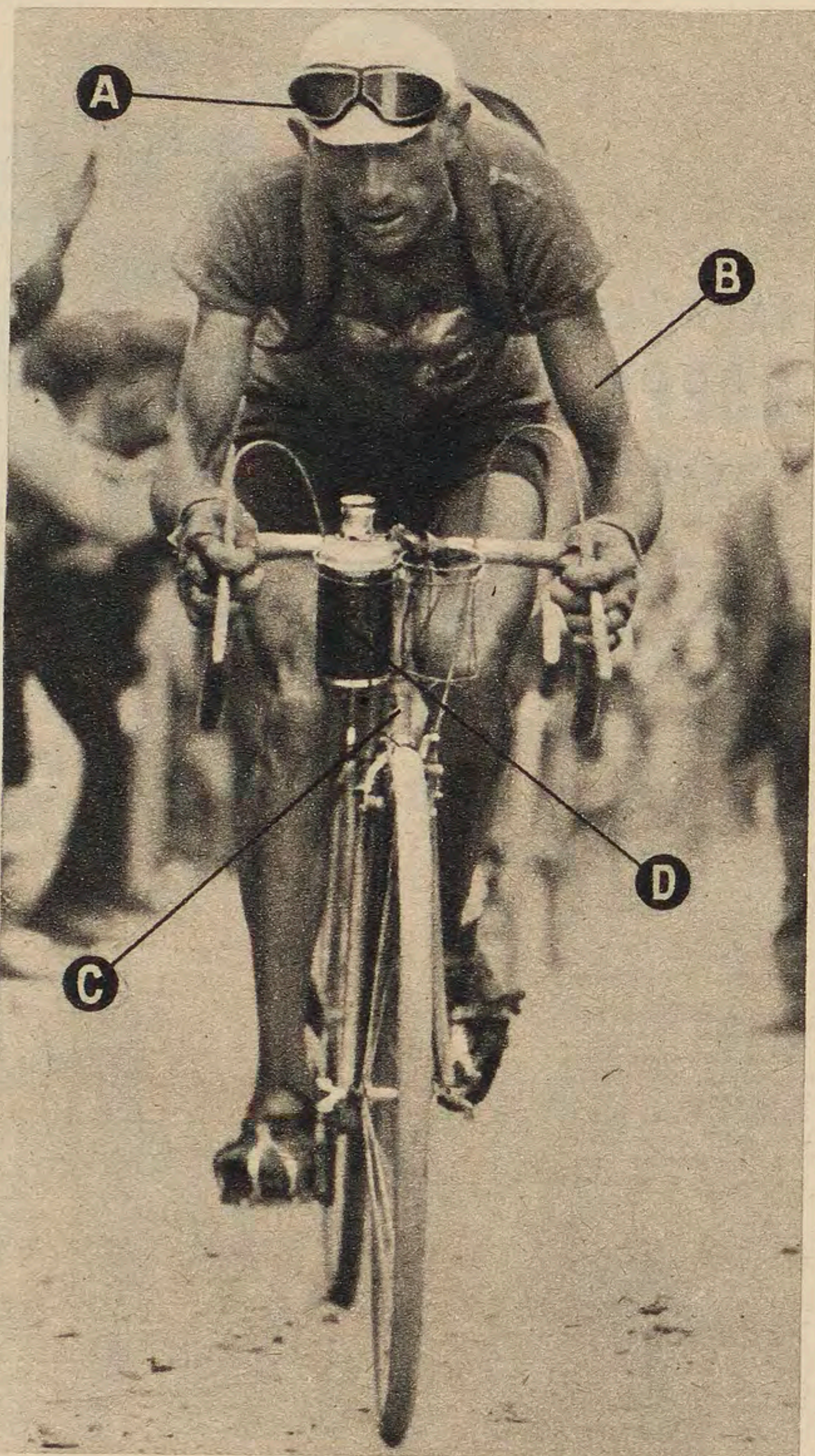
1931 - 1934

A Esprit organisé, méthodique, tâtilon même. Suivait avec une extrême rigueur une ligne de conduite tracée longtemps à l'avance. Ne laissait rien au hasard. Superstitieux. Calme.

B Bras très longs pour sa taille. Contrairement à la majorité des routiers, Antonin Magne aimait garder, du départ à l'arrivée, une allure classique, même dans les cols difficiles.

C Tonin avait des idées très personnelles sur le matériel. Il aimait les vélos longs, très maniables. Sa position allongée en faisait un des coureurs les plus décontractés de l'époque.

D Très grande sobriété. Buvait très peu, même à l'entraînement, et à petites gorgées. Surveillait très strictement son alimentation. Avait de petits secrets de préparation qui le rendaient mystérieux.



GEORGES SPEICHER

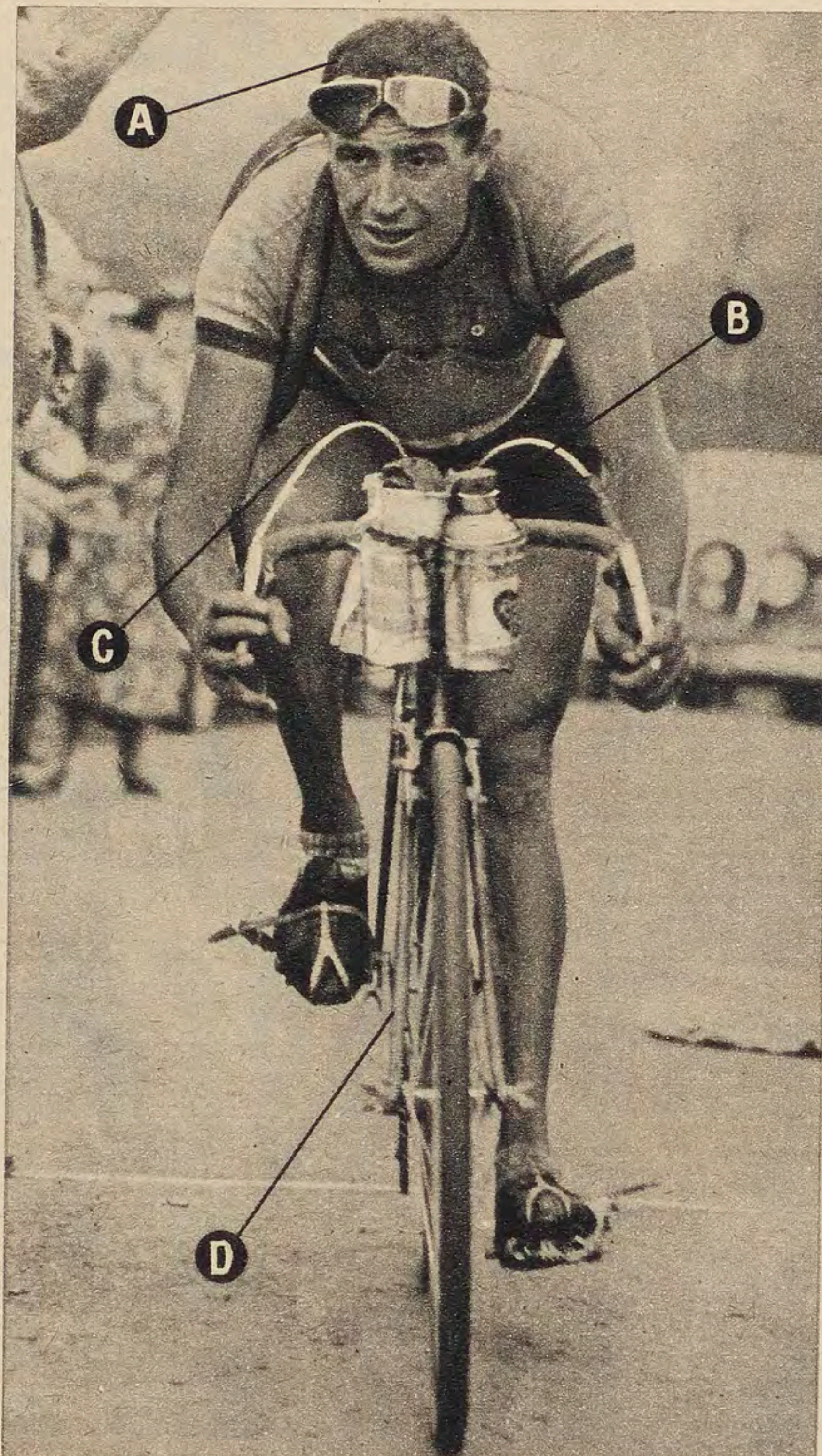
1933

A Caractère un peu renfermé. Ne se confiait que prudemment. Peu ambitieux, ne se révéla que sur le tard, après avoir longtemps manqué de volonté, malgré sa classe physique réelle.

B Audace rare en montagne. Dégringolait les cols comme un bolide, compensant ainsi des qualités de grimpeur assez moyennes. Seuls Lucotti, Leducq, et aussi Kubler, peuvent lui être comparés sur ce plan.

C Position très à l'arrière assurant une très grande souplesse de jambes. Speicher pédalait avec aisance et légèreté. Était le roi incontesté de l'autodrome de Montlhéry.

D Clairvoyant et soignant particulièrement son matériel, fut l'un des premiers à comprendre l'importance du dérailleur et à bien l'utiliser en course. Préférait tourner que pousser.



ROGER LAPÉBIE

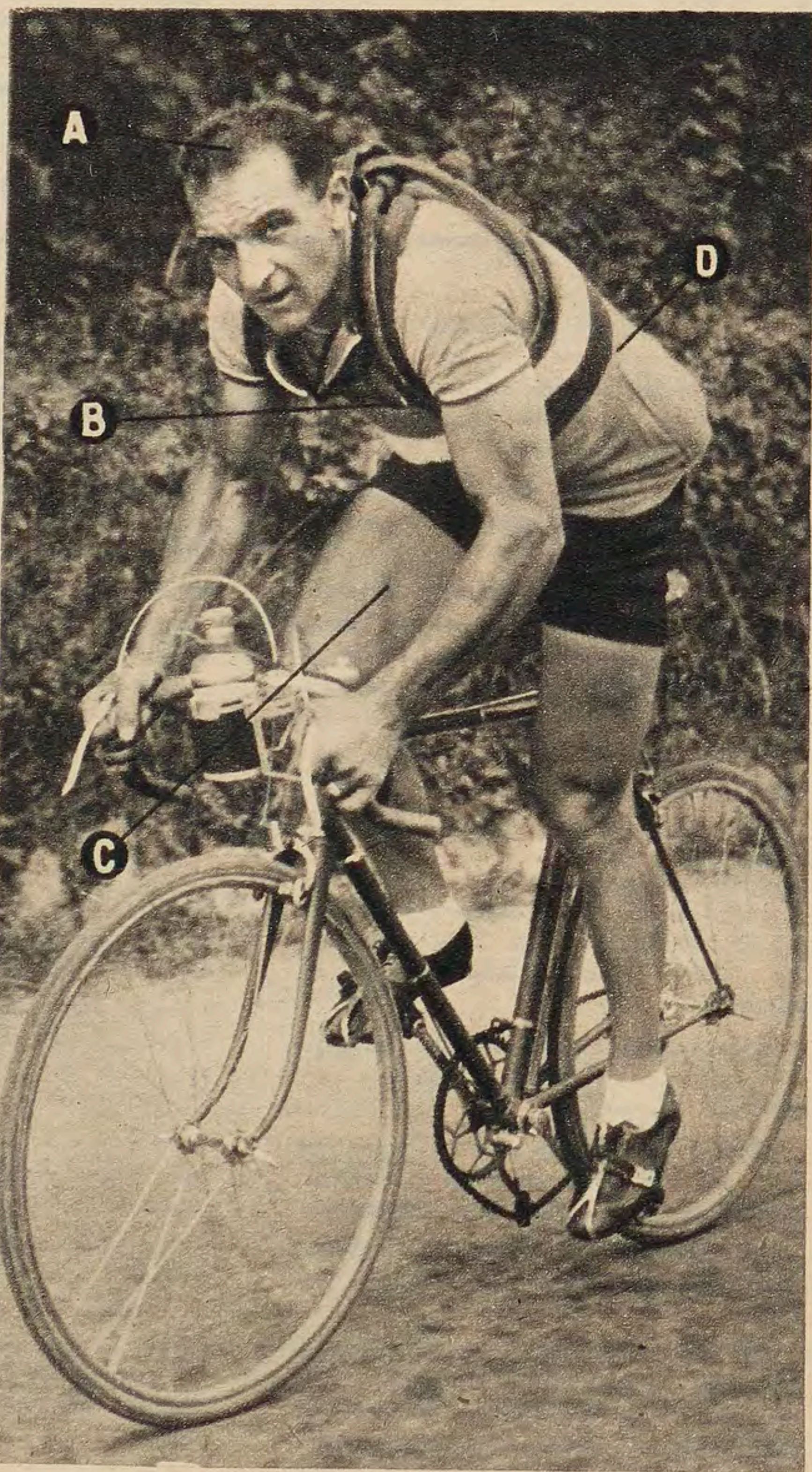
1937

A Fierté intense. Volonté bien arrêtée de se mettre en valeur, même au prix des efforts les plus violents. Véritable « battant » de la route. Tacticien avisé, tirant parti de tout. Un « maître à courir ».

B Morphologie très athlétique, un peu trop lourdement musclée pour un cycliste mais harmonieuse quand même. Aurait pu faire un avant-centre de football ou un champion de boxe poids mi-lourd.

C Escaladait très bien les côtes les plus abruptes (Lapize, par exemple) plus péniblement les cols dans lesquels il était handicapé par son poids. Carrière stoppée en 1939 par un accident au genou. Il ne recourut pas.

D Idées personnelles sur l'entraînement, le matériel, l'alimentation. Cultivateur et végétarien fervent. Souffrait souvent des reins et n'abandonnait qu'à bout de forces (Bordeaux-Paris 1937).



GINO BARTALI

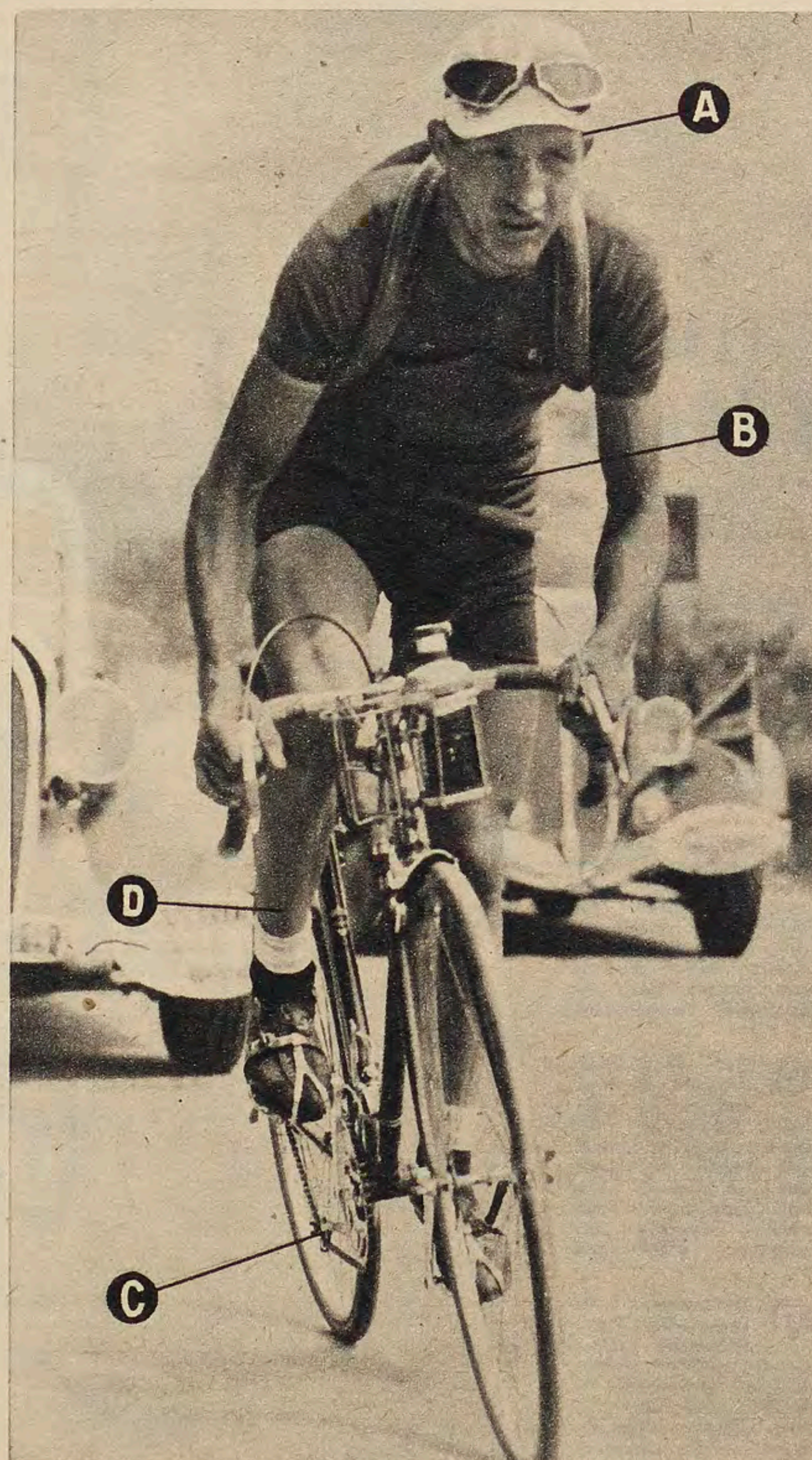
1938 - 1948

A Conscience très nette de sa valeur. Tient à conserver longtemps encore l'estime de ses admirateurs. Attention toujours en éveil. Bartali veille à tout. Crève et tombe très rarement.

B Possède un gabarit de grimpeur. Pourtant il sprinte souvent victorieusement et peut réaliser de bonnes performances contre la montre. Malgré son âge n'a encore jamais souffert des reins. Se soigne bien.

C Très grande dextérité pour changer de vitesse avec le système italien qui exige trois opérations différentes et un contre-pédalage. Coléaux parfois, mais jamais lorsqu'il roule.

D Style particulier, racé, presque unique. Bartali alterne son action, même en pleine ascension de cols, avec de courts moments de repos. Mollets secs, sans musculature apparente, chevilles fines.



JEAN ROBIC

1947

A Caractère impulsif, volontaire, ambitieux, tempérament batailleur. Immodeste dans le succès. Se croit souvent persécuté, mais se montre généreux envers ceux qui l'aident.

B N'a pas un vélo standard. Innove souvent, mais ses trouvailles lui valent maints ennuis. Poids : 54 kilos harmonieusement répartis. Un athlète en réduction. Exige son maximum d'énergie et de courage.

C Allure soutilante, assez inesthétique. Style peu économique. Robic se dépense beaucoup et sans cesse pour compenser son manque de puissance physique. Connaît des défaillances les plus terribles.

D Position haut perchée sur sa selle qui l'oblige à « piquer du pied » pour atteindre le « point mort bas ». Aime pousser, surtout dans les cols, des « braquets » que les autres n'osent pas adopter.



FERDI KUBLER

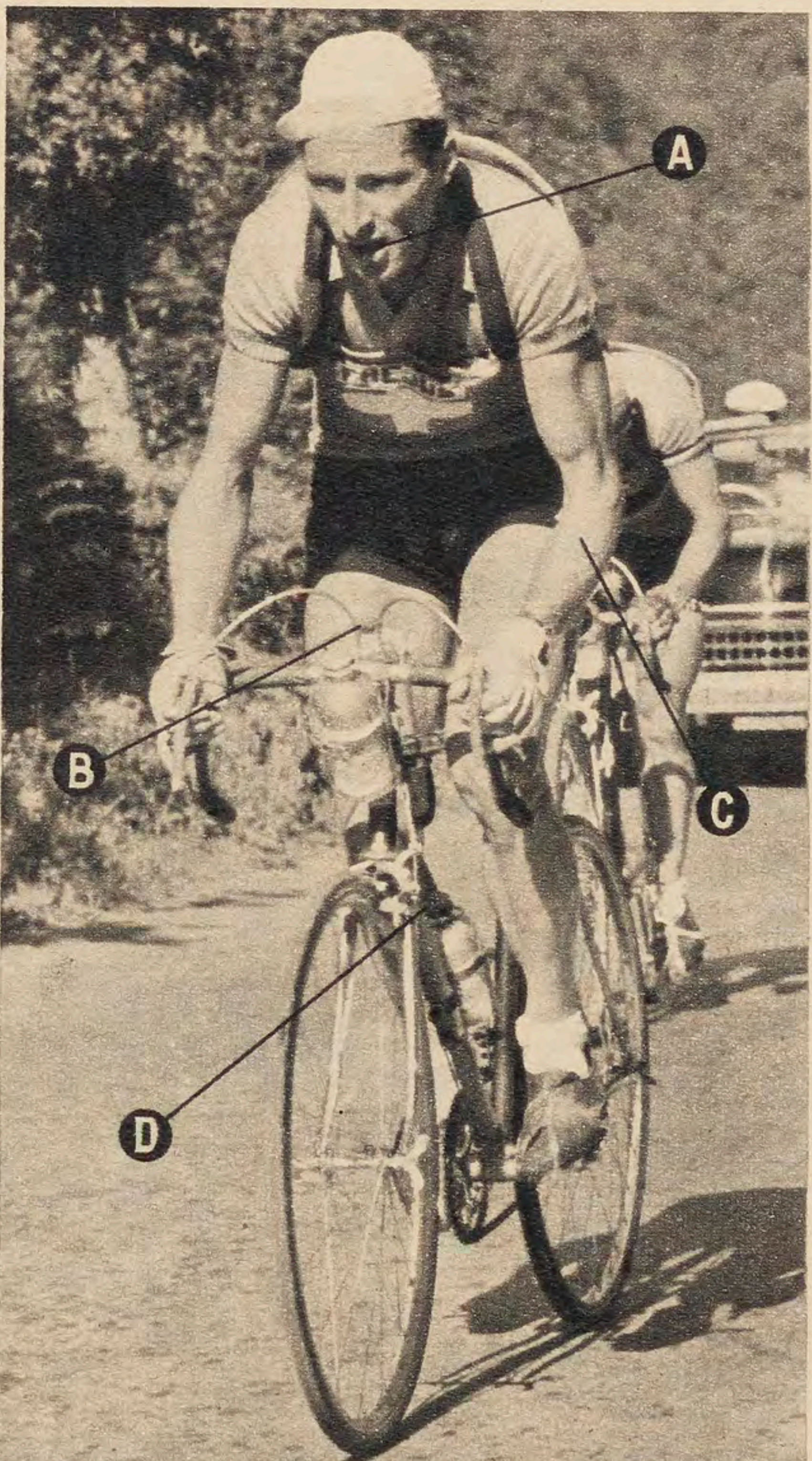
1950

A Ambitieux, mais pas prétentieux. N'a pas d'ennemis malgré ses succès répétés. Gentillesse naturelle, exhubérance. Parle beaucoup en course, excite ses compagnons d'échappée. Terrible « finisseur ».

B Cuisses longues, puissantes, harmonieuses. Jamais en repos car l'hiver, lorsqu'il ne pédale pas, Kubler se révèle skieur émérite qui n'a pas peur des descentes dangereuses.

C Bras secs, mais musclés, développés par la pratique (lorsqu'il était jeune) de la gymnastique d'agress, si répandue en Suisse. Très belle position en machine, énorme impression d'efficacité.

D Dynamisme intense. Est constamment prêt à bondir sur l'adversaire. A su discipliner sa frugue réelle. Boit très peu, mais s'asperge d'eau très souvent.



FAUSTO COPPI

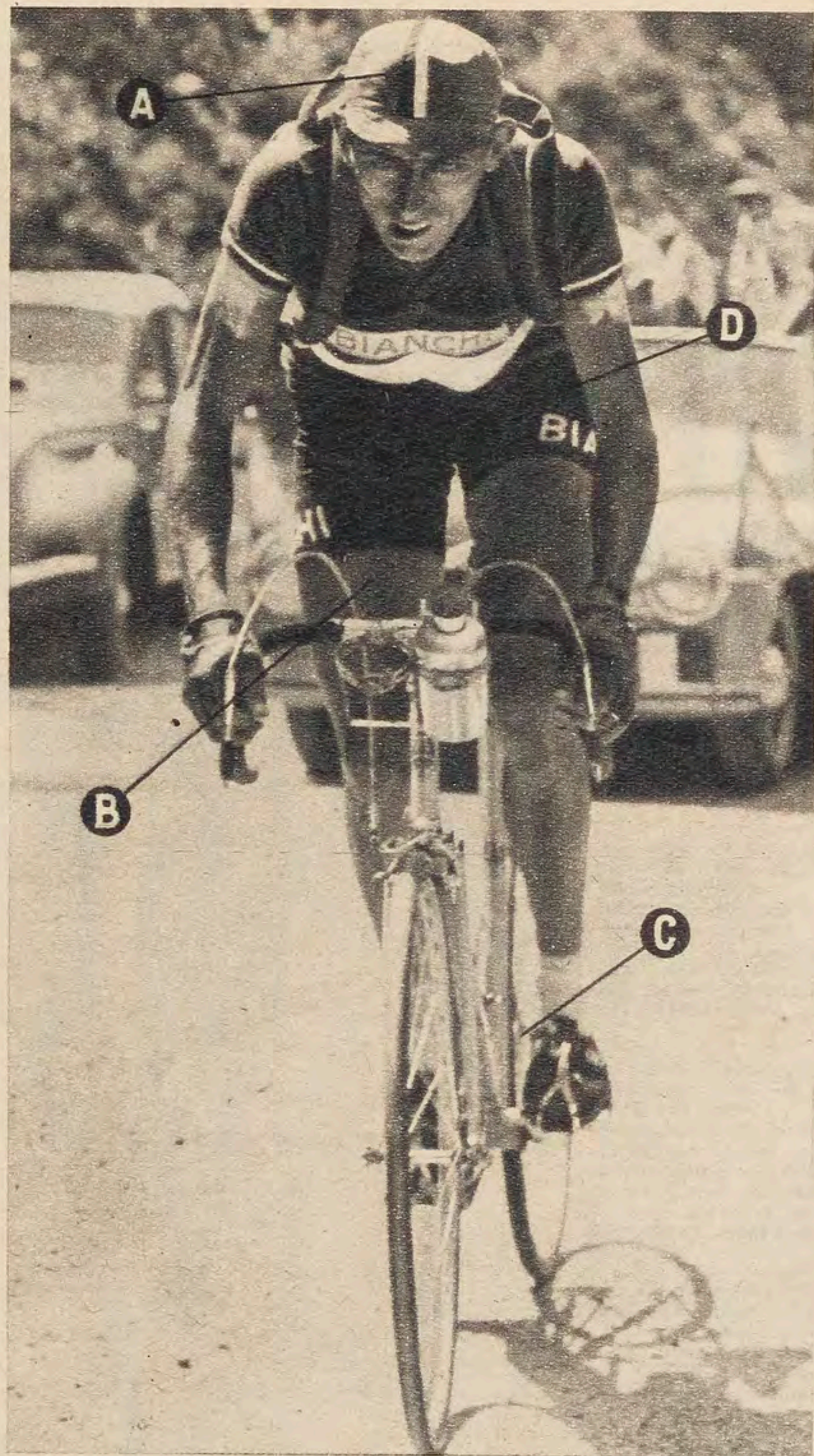
1949

A Humeur égale. Ne se vante jamais de ses exploits. Rends toujours hommage à l'adversaire. Volonté concentrée dès que la course prend une tournure décisive. Aime cependant bavarder et faire plaisir.

B Jambes très longues, racées. Le buste est court, les bras maigres. Cuisses très musclées, mollets hauts et secs mais bien dessinés. Pose légèrement ses mains sur son guidon plus qu'il ne le serre. Très souple.

C Utilise, lorsqu'il a décidé de passer à l'attaque, mais pas avant, un grand développement qu'il « enroule » sans effort apparent. Train terrible et soutenu qui « asphyxie » littéralement tous ses rivaux.

D Reins puissants lui permettant de ne se mettre, pour ainsi dire, jamais « en danseuse », même dans les rudes escalades. Ce document est l'un des rares qui le voient debout dressé sur les pédales.



L'homme du Tour idéal tiré de dix silhouettes

LES dix derniers vainqueurs du Tour passés au crible, il n'est pas sans intérêt de réaliser en quelque sorte une synthèse toute théorique, bien sûr, du coureur du Tour idéal.

Il faudrait, pour y parvenir, enlever à chacun des dix vainqueurs la qualité essentielle.

A André Leducq, par exemple, la santé, doublée de la bonne humeur. L'homme se plaignait rarement et, voyant la vie en rose, puisait dans son enthousiasme permanent une grande partie de son succès.

A Fausto Coppi, la classe physique intrinsèque, les dons de cycliste purs, et le sérieux dans la préparation, l'application extrême, le souci de conserver une ligne de conduite parfaite. A Antonin Magne les qualités morales jamais prises en défaut.

Un grand spécialiste du Tour possède un avantage écrasant lorsqu'il a des dons de grimpeur.

C'est à Gino Bartali et à nul autre que nous les emprunterons. Nul n'a mieux grimpé que lui... surtout il y a treize ans.

Au Flamand Romain Maes, l'énergie, l'art d'atteindre l'extrême limite de ses forces.

Un vrai « Tour de France » — est-il besoin de le souligner — a le devoir de bien manier son vélo dans les descentes de cols. Souplesse, audace d'un risque-tout...

à qui il ne doit toutefois rien arriver de fâcheux. C'est donc à Georges Speicher que nous ferons appel. Ses qualités de dégringoleur étaient exceptionnelles.

Etre dynamique, savoir se déchaîner au bon moment, ne plus voir que le but à atteindre, voilà ce que le Suisse Kubler sait faire mieux qu'aucun autre vainqueur du Tour. Peut-être également nécessaire aussi l'influx nerveux de Jean Robic, son intense désir de briller, même au prix d'efforts violents, sa volonté exacerbée, son refus de s'incliner, la foi qu'il a en son étoile...

La pondération de Sylvere Maes n'est pas un atout à négliger. L'homme savait

ronger son frein longtemps patiemment et ne jamais dépenser ses forces autrement qu'à bon escient.

Et à l'édifice humain ainsi élevé, Roger Lapébie apporterait sa puissance physique, sa masse musculaire, sa plénitude de moyens athlétiques.

Théorie... Jeux de l'esprit... C'est vrai ! Mais nous aurions ainsi un coureur absolument invincible !

A quoi ressemblerait-il physiquement, au fait ?

A n'importe lequel d'entre ceux qui auront apporté leur silhouette à sa construction, puisqu'il est prouvé qu'il n'existe aucun « gabarit » idéal pour enlever le Tour...

Par René DE LA TOUR

Les lauriers
sont parfois
trop lourds
aux têtes légères

DES

INCONNUS
D'HIER

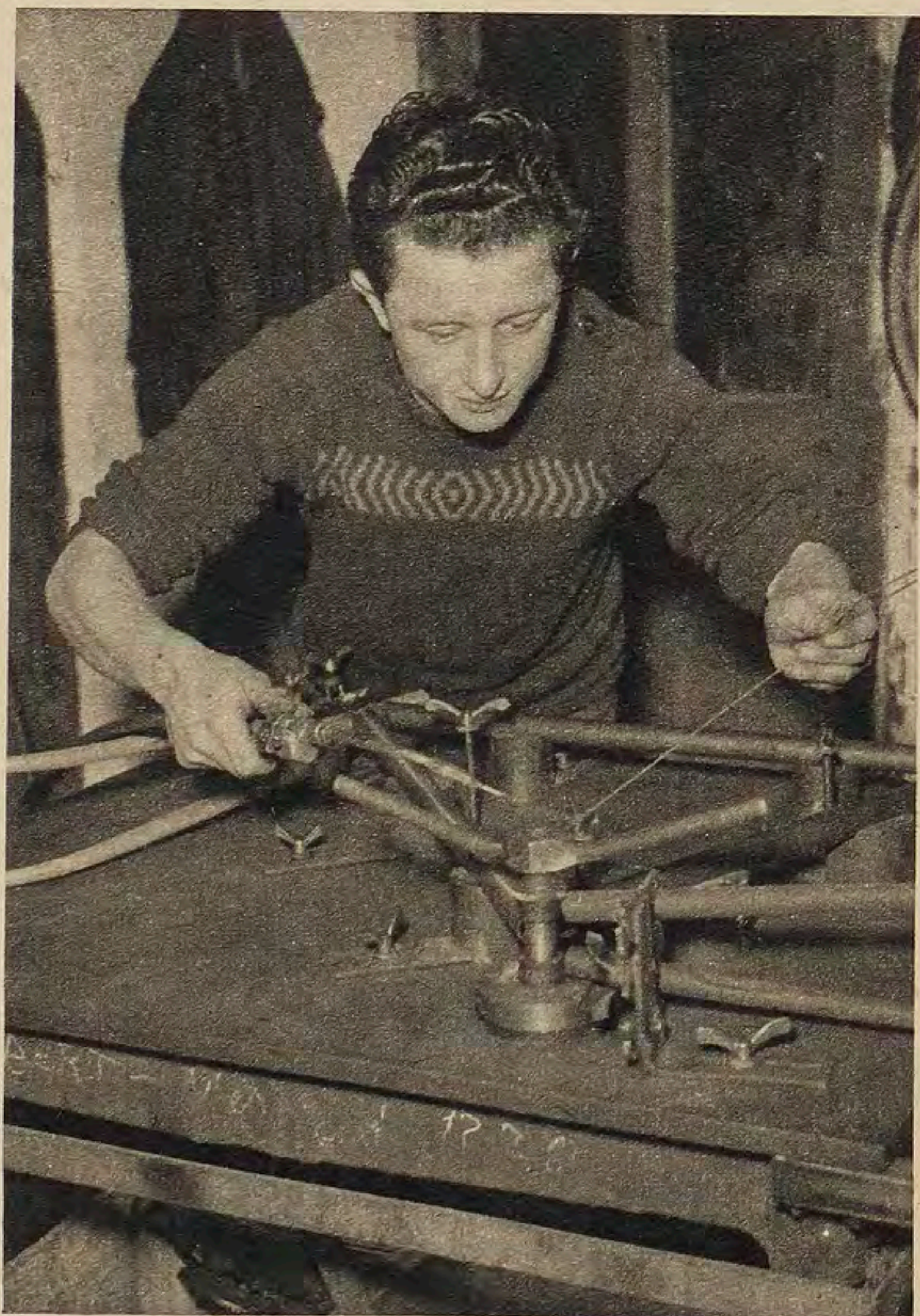
HÉROS
INATTENDUS

du roman
de Juillet

PAR MAX FAVALELLI



FRAGILE, LEGER, JACQUES MARINELLI VECUT UN BEAU REVE, EN 1949, QUAND IL PROMENA LE MAILLOT JAUNE SUR LES ROUTES...



QUELQUES MOIS AVANT, « LA PERRUCHE » TRAVAILLAIT A LA CONSTRUCTION DU VELO QUI ALLAIT LE RENDRE CELEBRE.

Au sein des foules innombrables qui ourlent les routes de France durant la grande kermesse du Tour, combien de jeunes garçons rêvent de partager un jour la gloire des héros dont leur imagination s'enfièvre ?

Le Tour est en effet l'agence de publicité la plus perfectionnée et qui dispose des moyens les plus puissants. Pendant un mois la radio, la télévision, le cinéma unissent leurs voix pour clamer des noms que répercutent tous les échos. La presse s'en empare et les tire de l'ombre pour en orner ses manchettes. Tel coureur qui était inconnu hier se voit demain promu au rôle de vedette. Et il lui suffit de réaliser un exploit dans le Tourmalet ou l'Izoard pour reléguer à la troisième page des journaux les déclarations fracassantes d'un homme politique fût-il célèbre, ou les épisodes d'un crime qui, en d'autres temps, eût passionné l'opinion.

Ce héros tout neuf est épié jour et nuit par l'œil impitoyable des objectifs. Chacun de ses moindres gestes est commenté. Souffre-t-il d'un rhume léger ? Et les lignes téléphoniques sont bloquées par les envoyés spéciaux. Epreuve-t-il quelque crise intérieure ? Et trois cents

observateurs se penchent sur lui, tout prêts à en informer des millions de lecteurs et d'auditeurs.

A la vérité ce n'est point sans raison que l'on parle de « roman » à propos des champions du Tour de France. Depuis la décadence du roman dit « populaire », les récits qui ont trait à cette épreuve ont pris la place de l'ancien feuilleton. Utilisant jusque dans leur style les procédés chers à Arthur Bernède ou à Pierre Decourcelle, les reporters sportifs fournissent aux amateurs d'aventures la ration de merveilleux dont ils étaient privés.

Au fond nous n'avons jamais perdu tout à fait le goût des contes de fées. Et c'est toujours la même histoire qui plaît le mieux à des âmes simples et promptes à s'émouvoir. Celle qui permet de suivre, à travers mille épisodes où la souffrance alterne avec la réussite, l'ascension d'un être modeste vers les cimes de l'apothéose.

De ce point de vue le Tour de France est le terrain idéal pour faire éclore ce type de héros. Et ses chroniqueurs ne s'y trompent pas en les choisissant, conformément aux règles du genre, parmi les plus chétifs. Car c'est un trait de la foule que d'accorder ses préférences à David contre Goliath, aux faibles contre les forts.



LA GLOIRE EST VENUE. APRES DES SEMAINES DE SOUFFRANCE. JACQUES EST UN DEMI-DIEU POUR TOUS SES SUPPORTERS.



AUTRE HEROS LEGENDAIRE DU TOUR DE FRANCE, APO LAZARIDES, L'ENFANT GATÉ, BENI DES DIEUX, FUT PLEBISCITÉ PAR LA FERVEUR POPULAIRE POUR SES EXPLOITS DANS LA MONTAGNE. INSOUCIANT, IL MARQUE LA COURSE DE SA PERSONNALITÉ.

MAX FAVALELLI : "...Une ascension brusque peut inciter son bénéficiaire à la facilité !"

Au cours de ces dernières années nous avons eu deux exemples qui illustrent parfaitement un tel phénomène.

Celui d'Apo Lazarides tout d'abord. Après sa victoire dans Monaco-Paris, Apo n'eut plus qu'à cueillir dans le Tour des fruits qui dépassèrent largement les promesses des fleurs. Il se mêlait dans son cas un peu de romantisme. Il était « l'enfant grec ». Et son profil étrange, ses larges yeux en amande, les boucles de sa chevelure qui le faisaient ressembler à quelque pâtre du mont Hymette, facilitèrent beaucoup son admission dans l'imagerie populaire. En outre il était le disciple et le protégé d'un champion réputé. Quelque chose comme le dauphin du « Roi René ». Enfin il s'inscrivait comme héritier présomptif dans la dynastie qui jouit de toutes les faveurs : celle des grimpeurs.

Apo recueillit le poids de sa popularité avec une sorte d'indolence orientale. Il lui arriva même de donner l'impression que ce faix l'accablait. Cependant, en dépit de ses sautes de forme, de sa rupture avec « maître » Vietto, Apo a conservé la cote d'amour dont il jouit auprès d'admirateurs fidèles.

Le cas de Jacques Marinelli est encore plus symptomatique.

Lorsque Marinelli prit en 1949 le départ du Tour, il n'était qu'un équipier anonyme du team de l'Ile-de-France. Il n'avait inscrit à son palmarès que des performances de second plan. Une victoire dans Paris-Auxerre et une autre dans le Grand Prix de l'Yonne, alors qu'il portait encore l'hermine des amateurs. Seule sa silhouette enfantine — 1 m. 50 au-dessus du niveau du sol et 50 kilos bon poids sur la balance — avait attiré l'atten-

tion amusée des suiveurs. Avec un sourire gouailleur, son directeur sportif, Fernand Mithouard, le traitait en gamin et, pour plaisanter, avait acheté un martinet qu'il avait suspendu à son pare-brise et dont il menaçait son poulain en faisant la grosse voix.

Jusqu'à Boulogne-sur-Mer nous avions peu remarqué ce petit bonhomme, perché sur sa selle, et qui tricotait en pédalant au cœur du peloton. Son seul rôle semblait consister à fournir des jeux de mots aux échotiers, ravis de pouvoir se mettre sous la dent un coureur de ce format inhabituel.

Et puis ce fut le coup de théâtre. A Rouen, les officiels, après avoir établi leurs calculs et fait leurs additions, se frottaient les yeux de surprise : Marinelli était bel et bien premier au classement général.

Je me souviens encore de son intronisation. Le préposé à l'équipement fouilla vainement dans ses réserves de matériel. Personne n'avait prévu qu'il faudrait habiller le vainqueur du Tour au rayon « garçonnet ». Et c'est dans un maillot jaune trois fois trop grand pour lui, qui lui battait les mollets et l'engonçait ainsi qu'une tunique, que Marinelli effectua son tour d'honneur devant la foule ébahie qui s'interrogeait :

— Comment tu l'appelles ? Marinelli ? Qui c'est celui-là ?

Les jambes tremblantes d'émotion, Marinelli n'avait même plus la force de rejoindre sa chambre d'hôtel et je l'entends encore me confier sa joie étonnée par ces simples mots qu'il répétait inlassablement :

— Ça alors... Eh bien ! alors...

Mais, dès le lendemain, la France entière n'ignorait plus rien de ce coureur-miniature. Et, marque irréfutable du succès naissant, il fut en quelques heures pourvu de surnoms : « La Perruche », « Le Nain jaune », « Le Crack de poche ».

Conservant miraculeusement sa simplicité, et même sa timidité, il sut toucher d'emblée la sympathie populaire. Dans l'admiration qu'on lui vouait, entraînait un sentiment obscur de « protection ». Et l'on exérait à l'avance les méchants costauds qui auraient le front de s'attaquer à ce malingre qui balançait, entre ses épaules d'adolescent, une tête minuscule et ridée comme une pomme à cidre.

Effectivement Marinelli fut battu. Mais il ne fallut rien de moins que Coppi et Bartali pour lui faire mordre la poussière. Aussi le renom de « La Perruche » sortit-il intact de cette triomphale défaite.

Ainsi, en moins d'un mois ; l'ancien ajusteur avait surgi de l'ombre. Le Tour avait braqué ses projecteurs sur une étoile nouvelle.

Obscur et besogneux, grâce au rayonnement formidable de cette épreuve, Marinelli devenait célèbre et riche. Et

les projets insensés qu'il caressait devant son étai se réalisèrent comme par miracle. Les contrats s'accumulaient, les directeurs se disputèrent cette attraction qui remplissait l'enceinte de leurs vélodromes. Marinelli put enfin faire construire une villa, se rendre propriétaire d'une voiture et mener une existence plus facile.

Il est bien certain que de telles réussites ont un caractère exceptionnel. Elles sont utiles dans la mesure où elles incitent de jeunes coureurs à « se battre », à observer une stricte discipline. Même dans le domaine sportif, l'ambition est souvent le véritable nerf de la guerre.

Mais il est malheureusement des cas — et je n'en ai pas la cruauté de les citer — où une ascension trop brusque peut incliner son bénéficiaire à la facilité. Et il est de nombreux coureurs qui, après une courte flambée de notoriété, gâchèrent stupidement leur carrière en négligeant tout entraînement et en se contentant de monnayer une renommée fugace. Aux têtes trop légères, les lauriers sont trop lourds. Et la permanence du succès doit se mériter avec autant de persévérance que le succès tout court.

Il n'empêche que le Tour de France est sans doute la seule épreuve sportive qui permette à de jeunes « arrivistes » — dans le sens noble du terme — de glaner du même coup la fortune et la gloire. Lorsque, le 4 juillet, le peloton s'élancera des faubourgs de Metz, il est possible qu'il contienne quelque concurrent ignoré et qui ravira aux idoles consacrées leur part du gâteau.

C'est là un des plus vifs attraits que cette course exerce sur la foule, toujours heureuse de voir, au dernier chapitre, le méconnu l'emporter sur les favoris du sort.

Ce numéro spécial
a été conçu et réalisé
par **FÉLIX LÉVITAN**
avec la collaboration technique
de **MAURICE FONSEQUE**
et **HENRI PERRON**

La plupart des photos qui
l'illustrent sont de nos
spécialistes de la route

H. LETONDAL, R. COVO
et **ROBERT CAUDRILLIERS**

Durant le Tour de France

Lisez chaque matin :

Le Parisien
Libère

Et chaque soir :

Paris-press

C'est le meilleur moyen d'être
quotidiennement informé sur l'épreuve

But CLUB**LE
MIROIR
DES SPORTS****L'HEBDOMADAIRE
NATIONAL
PARAITRA 3 FOIS
PAR SEMAINE
A L'OCCASION****DU TOUR DE FRANCE 51****LUNDI****MERCREDI****VENDREDI***Chacun de ces numéros comprendra 16 pages***But CLUB****LE
MIROIR
DES SPORTS****SEUL, COMME IL
L'A DÉJÀ PROUVÉ,**
peut mettre en mouvement
le personnel averti qu'exige**UN EFFORT AUSSI SENSATIONNEL****Vous lirez les lundis, mercredis, vendredis****LES REPORTAGES DE
GASTON BÉNAC
FÉLIX LÉVITAN**

(Directeur-adjoint du Tour)

MAX FAVALELLI**MARCEL HANSENNE****RENÉ MELLIX****RENÉ DE LATOUR****les études d'ANDRÉ LEDUCQ, les dessins de PAUL ORDNER**

(Deux fois vainqueur du Tour de France)

**LES MOYENS LES PLUS MODERNES SERONT
MIS AU SERVICE DE NOTRE PUBLICATION****But CLUB****LE
MIROIR
DES SPORTS**Retenez, d'ores et déjà,
chez votre marchand
de journaux habituel**LUNDI
MERCREDI
VENDREDI**

Mon premier Tour de France

PAR MARCEL HANSENNE**RECORDMAN DU MONDE DU KILOMÈTRE**

Je le dis sans me vanter, très simplement, parce que les choses se sont passées ainsi : c'est dans la montagne que j'ai lié connaissance avec la bicyclette. Dans la même journée, j'ai grimpé les cols pyrénéens, Peyresourde, Aspin, Tourmalet, Aubisque. J'apprends que Jean ROBIC s'était échappé. Il roulait gaillardement devant nous, à je ne sais combien de kilomètres. En moins d'un quart d'heure nous le rejoignons. Mais le traître a plus d'un tour dans son sac. Il sortit de sa musette un gâteau de riz et me le tendit.

— Si ça vous chante...

Justement, je commençais à souffrir de la fringale, un mal qui ne pardonne pas à bicyclette, je m'excuse d'avoir à le rappeler. Il faisait une chaleur torride. Le gâteau de riz avalé, je sentis la soif me gagner. Ce fut un moment très pénible. Jean ROBIC en profita pour s'échapper de nouveau, et je ne devais le rejoindre que beaucoup plus tard. Il faut dire qu'une auberge fraîche et accueillante s'était brusquement révélée à nous après un virage. C'est ce jour-là que je découvris les beautés du Jurançon. Une date dans ma carrière de suiveur du Tour.

Car, peut-être l'avez-vous deviné, c'est comme suiveur que je fis mes débuts dans le Tour, en 1947.

Gaston MEYER, mon maître en athlétisme, m'avait vu faire mes préparatifs avec une angoisse dont vous n'avez pas idée.

« Ne prends pas froid, m'avait-il dit, surveille tes jambes, ne t'arrête pas trop souvent dans les auberges (alors là, il m'en demandait trop) et surtout, ne te laisse pas faire... »

Cette dernière recommandation pourra paraître mystérieuse à beaucoup d'entre vous. Mais moi j'avais compris parfaitement. « Ne te laisse pas faire », cela voulait dire que je devais résister



Notre ami Marcel Hansenne, enthousiasmé par son premier Tour, encourage Camellini qui grimpe le géant Tourmalet.

aux séductions de la petite reine. Gaston MEYER tremblait que je fusse conquis par la bicyclette. Il ne m'eût jamais pardonné cette infidélité à la course à pied. Notez qu'il ne se fut agi que d'une conquête platonique. Car la bicyclette, je sais ce que c'est depuis longtemps. J'ai, en effet, pédalé moi aussi, sur les routes de France, à l'âge d'adulte. J'aurais bien aimé devenir un nouveau LEDUCQ ou un autre SPEICHER. Mais malgré une obstination remarquable, je finis par constater que lorsque j'étais pressé il valait mieux encore que j'aille à pied. D'où une conclusion qui a lourdement pesé sur ma carrière sportive.

Bref, nanti des derniers conseils, je me suis élancé bravement dans le Tour, voici quatre ans, la valise bourrée de lainages, because la montagne (nous la franchissons torse nu, en définitive). « Chaque coup de pédale correspond à un temps de repos, m'avait dit Gaston MEYER avec cette mauvaise foi qui le caractérise... »

Ce qui prouve qu'il n'a jamais grimpé les cols. La seule fois qu'il a fait du vélo, c'était en 1944, en Auvergne, il a mal pris un virage et s'est fracturé la clavicule. Ce coup de pédale le correspondait pour lui à trois mois de repos. Mais je pense que ce n'est pas de ce repos là qu'il voulait me parler.

Pourquoi dirais-je aujourd'hui les choses autrement qu'elles se sont passées ? Armé d'une solide dose de scepticisme, je m'en fus dans le Tour, prêt à découvrir avec une joie sadique tout ce qui pouvait être brandi contre la bicyclette.

Or, je découvris une catégorie de sportifs envers qui je me montrais injuste au fond de moi-même, par ignorance.

Ce fut rapide et aveuglant. Je passe sur la souffrance de la montagne, dont on a si abondamment parlé. Pourtant, les derniers kilomètres de CAMELLINI, dans le Tourmalet, dépassèrent largement tout ce que je m'attendais à voir. C'est miracle si sa langue ne fut pas prise dans son pédalier, tant elle pendait, blanche et sèche. CAMELLINI se tordait autour de son cadre, et il n'avancait pas. Lorsque nous le passâmes, il nous jeta un regard que je ne pourrai jamais oublier. Il devait nous maudire et nous envier, il ne se plaignait pas, mais son regard parlait pour lui, il disait qu'il en avait assez, qu'il haïssait la montagne et peut-être même la bicyclette à cet instant précis.

Je me mis à plaindre le pauvre CAMELLINI. Jamais il n'arrivera à Pau, me disais-je. Mais vingt minutes plus tard je devais le revoir pédalant avec énergie, toutes ses forces revenues par miracle.

Cela a été trop dit pour avoir un sens nouveau. Ça l'était pour moi, voilà tout. Mais c'est une autre découverte qui devait m'étonner bien plus encore. Je voyais des hommes, dont certains étaient couverts de pansements, qui étaient fiévreux parfois, mais qui luttèrent comme si de rien n'était, sans gémir, je voyais des hommes tomber lourdement de bicyclette au cours des vertigineuses descentes, et à chaque fois se produisait la même réaction qui me prenait à la gorge. Lorsque ces hommes revenaient à eux, c'est à leur bicyclette qu'ils songeaient d'abord. On les voyait faire tourner fébrilement les deux roues, l'une après l'autre, contrôler les pédales, toutes les articulations fragiles de la bicyclette. Une fois rassurés ils se remettaient en selle, et c'est une fois lancés qu'ils accordaient un premier regard à leur bras en sang, ou à leur genou ouvert. C'est alors seulement qu'ils réclamaient des soins pour eux.

C'est alors aussi que je compris que les coureurs cyclistes méritaient d'être admirés pour leur courage sans limite et leur conscience professionnelle infinie.

Voilà ce qu'un athlète tenait à dire.



Ferdi Kubler et Louis Bobet, deux des grands favoris du Tour de France 51